

DEUTSCHE FORSCHUNG IM OSTEN

MITTEILUNGEN DES INSTITUTS FÜR DEUTSCHE OSTARBEIT KRAKAU

BURGVERLAG KRAKAU GmbH.
VERLAG DES INSTITUTS FÜR DEUTSCHE OSTARBEIT

1. BEITRÄGE

2. BERICHTE

1. JAHRGANG HEFT 7 NOVEMBER 1941

Verantwortlich für den Inhalt: Dr. Wilhelm Coblitz, Direktor des Instituts für Deutsche Ostarbeit Krakau. — Anschrift der Schriftleitung: Institut für Deutsche Ostarbeit, Krakau, Annagasse 12. — Fernruf 152-82. — Burgverlag Krakau GmbH, Verlag des Instituts für Deutsche Ostarbeit, Krakau, Annagasse 5. — Druck: Zeitungsverlag Krakau-Warschau GmbH, Krakau, Poststrasse 1. — Jährlich erscheinen 8 Hefte. — Preis je Heft: Zl. 2,— / RM 1,—. Zu beziehen durch den Verlag und durch den Buchhandel.

VERKEHRSLEISTUNGEN IM EHEMALIGEN POLEN

VON ERIKA BOCHDAM,
Wissenschaftliche Hilfsarbeiterin an der Sektion Wirtschaft des Instituts für Deutsche Ostarbeit, Krakau

Die Verkehrsleistung innerhalb eines Staates und über seine Grenzen hinaus ist heute ein wichtiges Symptom für die Intensität, mit der das wirtschaftliche Leben in diesem Staat abrollt. Da nun viel Material über die Verkehrsleistungen im ehemaligen Polen weiten Kreisen schwer zugänglich ist, erscheint es gerechtfertigt, die wichtigsten Daten über Intensität und lokale Verteilung des Verkehrs in einer auslesenden Zusammenstellung zu bringen, nachdem über ein besonders aufschlussreiches Sonderproblem, nämlich die Kohleverteilung, an dieser Stelle bereits berichtet wurde[1]).

DIE EISENBAHN

1. Das Eisenbahnnetz

Am stärksten fällt bei allen Betrachtungen über die Wirtschaft des ehemaligen Polen und damit auch bei der Verkehrsuntersuchung die mangelhafte Einheitlichkeit des polnischen Staatsgebietes ins Auge. Es ist den Polen in 20 Jahren nicht gelungen, ihr Gebiet zu einer Einheit zusammenzuschweissen. So macht sich die frühere Zugehörigkeit Polens zu drei verschiedenen Staaten auch noch heute auf dem Verkehrsgebiet bemerkbar. Bei der Betrachtung des Eisenbahnnetzes fällt sofort auf, dass es nicht einheitlich stark ausgebaut ist.

Im ehemals russischen Teilgebiet ist der Bau von Eisenbahnlinien ausserordentlich vernachlässigt worden. Die russische Politik, die Wirtschaft in Kongresspolen zu einer möglichst geringen Entwicklung kommen zu lassen, wirkte sich natürlich auch sehr auf das Verkehrsgebiet aus. Dazu trat als hemmendes Moment, dass nicht nur die positive strategische Bedeutung der Eisenbahn berücksichtigt wurde, sondern dass man auch darauf bedacht war, dem von Westen eindringenden Feind keine zum Angriff günstigen Bahnen zur Verfügung zu stellen. Die Lage im ehemals österreichischen Teilgebiet ist schon besser. Hier wurden neben strategischen Erwägungen — die Verbindung Galiziens mit Ungarn — auch die wirtschaftlichen berücksichtigt. Am besten ist das Eisenbahnnetz im ehemals preussischen Teilgebiet entwickelt. Die preussische Eisenbahnpolitik war von zwei Gesichtspunkten her bestimmt: von der wirtschaftlichen Notwendigkeit, die Erzeugnisse der Landwirtschaft, des Bergbaues und der Hüttenindustrie in das Innere Deutschlands zu befördern, und von der strategischen Notwendigkeit, die Bahnlinien bis dicht an die russische Grenze zu legen.

---

[1]) Vgl. Nonnenmacher, H. K., Der Kohleverbrauch als Masstab wirtschaftlicher Intensität im ehemaligen Polen, Deutsche Forschung im Osten, Jg .1, Heft 5, Krakau 1941, S. 29 ff.

Die nachfolgenden Zahlen geben ein Bild von der Dichte des Eisenbahnnetzes in Polen zu Beginn des Weltkrieges 1914[2]):

Gebiet	auf 100 qkm entfielen	auf 10000 Einwohner entfielen
ehemals russisches Teilgebiet . .	2.70 km	4.58 km
ehemals österreich. Teilgebiet . .	5.54 km	5.83 km
ehemals preussisches Teilgebiet .	9.50 km	14.15 km

Ein Blick auf jede Karte Polens zeigt, dass auch heute noch der Osten dem Westen und Süden gegenüber benachteiligt ist[3]). Der Westen weist ein ziemlich zusammenhängendes Eisenbahnnetz auf. Der Nordwesten ist, von den Hauptpunkten Danzig, Bromberg und Posen her, verkehrsmässig gut erschlossen. Im Südwesten zieht sich, von Krakau und Kattowitz ausgehend, ein verhältnismässig dichtes Verkehrsnetz hin. Auch im Süden bestehen recht günstige Eisenbahnlinien mit den Mittelpunkten Lemberg und Stanislau. Der Mittelraum vereinigt seine Bahnlinien in der ehemaligen Hauptstadt Warschau. Sowohl die Verbindung der Hauptpunkte dieser vier Verkehrsgebiete — der allerdings die wenigen Anstrengungen, die Polen bei der Verbesserung seines Eisenbahnnetzes überhaupt machte, fast ausschliesslich galten — als auch vor allem die Erschliessung der Landesteile ist mangelhaft geblieben[4]). Für den Osten Polens ist die ausserordentliche Weitmaschigkeit des Eisenbahnnetzes kennzeichnend. Einige grosse Durchgangslinien durchziehen in West-Ost-Richtung den weiten Ostraum und setzen sich nach Russland hinein fort. Nur wenige Nebenbahnen bestehen. Linien in Süd-Nord-Richtung, die allerdings auch im westlichen und südlichen Teil des ehemaligen Polen selten sind, fehlen hier fast völlig. Dieses Gebiet erhielt, abgesehen von unbedeutenden Nebenbahnen, auch nach der Gründung des polnischen Staates keine neuen Eisenbahnen.

Seit 1918 wurden in Polen nur 1736 km Eisenbahnlinien gebaut, so dass die Gesamtlänge des Bahnnetzes (Normalspur) 1937 18363 km betrug (dazu Schmalspur: 2252 km). Bei den neu gebauten 1736 km handelt es sich noch nicht einmal ausschliesslich um eine Verdichtung des polnischen Eisenbahnnetzes, denn ein Grossteil der Strecken, etwa ein Drittel, entfällt auf die Kohlenmagistrale, die fast unabhängig vom gesamten Netz in gerader Richtung nach Norden verläuft. Dabei kann es als typisch für das ehemalige Polen überhaupt bezeichnet werden, dass eben diese Kohlenmagistrale als „grösster Bahnbau Europas nach dem Weltkriege“ propagandistisch besonders hervorgehoben wurde[5]), wie man ja in Polen allgemein nach Sonderleistungen auf

---

[2]) Schmidt, M., Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Polen nach der Unabhängigkeitserklärung im Jahre 1918, Litzmannstadt 1931, S. 9.

[3]) Vgl. z. B. Rühling, R., Eisenbahngeographie Polens, Dresden 1935, Karte 1.

[4]) Näheres darüber s. Graul, H., Die Verkehrserschlossenheit der Distrikte im Generalgouvernement, in: Die Burg, 2. Jg., Nr. 4.

[5]) Hackenberg, A. W., Die polnische Kohlenmagistrale, Veröffentlichungen der Schlesischen Gesellschaft für Erdkunde, Heft 29, Breslau 1939, S. 52.

einzelnen Gebieten strebte, während die Breitenarbeit, die erst wirklich das Niveau der Wirtschaft hätte heben können, nicht geleistet wurde.

Im Vergleich zum polnischen Eisenbahnnetz hatte das deutsche — einschliesslich aller Neben- und Privatbahnen — 1913 eine Streckenlänge von 61159 km, 1936 dagegen von 68372 km. Es ist also seit 1913 um 7213 km vergrössert worden, obwohl die Zahl für 1936 sich natürlich auf das damalige Altreich bezieht, also auf ein im Vergleich zu 1913 sehr viel kleineres Gebiet.

Von den 18363 km polnischer Eisenbahnstrecken waren 1937 12879 km eingleisig und 5484 km zweigleisig[6]). Erstaunlicherweise sind die Hauptstrecken im Ostgebiet oft zweigleisig (z. B. von Brest ausgehend), obwohl sie wenig befahren wurden. Offenbar wurde die Wichtigkeit dieser Strecken früher von Russland höher eingeschätzt als später von Polen. Das geht schon daraus hervor, dass vor dem Weltkrieg für den Personenverkehr eine ganze Reihe von Schnellzugspaaren bestand, die unter polnischer Herrschaft, teilweise allerdings infolge der nach dem Weltkrieg gezogenen Grenzen, aufgehoben wurde (z. B. auf der Strecke Warschau—Brest—Baranowicze, Wilna—Dünaburg, Wilna—Minsk).

2. Der Güterverkehr auf der Eisenbahn

Der Güterverkehr des ehemaligen Polen ist, entsprechend der verschiedenen Eisenbahndichte, in den östlichen Gebieten geringer als in den westlichen und südlichen. Der gesamte Güterverkehr betrug im Jahre 1937 (ohne den Eilgut- und Transitverkehr) 54361584 t. Hiervon wurden 12014319 t nach den Häfen befördert, und 2314590 t gingen auf dem Eisenbahnweg unmittelbar nach dem Ausland. In Deutschland wurden im gleichen Jahre 499 Mill. t versandt. Auf einer Strecke, deren Betriebslänge 33% der deutschen ausmachte, wurde also in Polen eine Warenmenge befördert, die 10,8% der in Deutschland beförderten betrug. Abgesehen davon, dass das Deutsche Reich als Wirtschaftsgebiet einen weit höheren Stand hat als Polen und somit der Güterverkehr naturgemäss auch sehr viel grösser sein muss, ist im Verhältnis die verkehrsmässige Leistung Polens doch weitaus geringer. Dies bestätigt sich einmal in der Anzahl der Tonnenkilometer (1937): Polen: 22100 Mill., Deutschland: 79757 Mill., zum anderen im Stand der zur Verfügung stehenden Eisenbahnfahrzeuge (1935):

	Lokomotiven	Güterwagen
Polen	5350	160114
Deutschland	20710	578325

---

[6]) Die Zahlen für Polen sind entnommen aus Rocznik Eksploatacyjny Polskich Kolei Państwowych Za Rok 1937, die für das Deutsche Reich aus dem Statistischen Jahrbuch für das Deutsche Reich, 1918 und 1938.

Der polnischen Eisenbahn standen immerhin im Verhältnis zur deutschen 25,8% Lokomotiven und 27,7% Güterwagen zur Verfügung[7]). Der Ausnutzungsgrad des Wagenparks ist, wie die Güterverkehrszahlen zeigen, sehr gering.

Auf die Gebiete, die 1939 an das Deutsche Reich fielen bzw. das Generalgouvernement bildeten, und auf das jetzt dem Generalgouvernement zugeteilte Galizien, also auf die West- und Südgebiete des ehemaligen Polen, entfielen 1937 rd. 47 Mill. t versandter Güter[8]), das sind etwa 87% des gesamten Warenversandes im ehemaligen Polen. Hieran war das Generalgouvernement (einschliesslich Galizien) mit rd. 19 Mill. t = 35% beteiligt[8]). Die für das Generalgouvernement errechnete Zahl ist nicht genau, da die heutigen Distrikte nicht völlig den früheren Wojewodschaften entsprechen. Eine Gegenüberstellung der früheren Wojewodschaften und jetzigen Distrikte lässt vermuten, dass der Güterversandanteil des Generalgouvernements etwas geringer als 19 Mill. t sein dürfte[9]).

Das entworfene Bild von der sehr unterschiedlichen Verkehrsdichte in den polnischen Gebieten wird noch eindrucksvoller, wenn die Güterverkehrsleistung der Eisenbahn in einigen östlichen und westlichen Wojewodschaften betrachtet wird.

Güterversand auf der Eisenbahn in einigen Wojewodschaften 1937[10]) a)

Östliche Wojewodschaften	Versandte Güter in 1000 t	t auf 1 qkm	t auf 1 km Strecke
Bialystok	1017	39,0	737,4
Wilna	463	16,0	421,8
Nowogrodek.	353	15,4	494,9
Polesien	570	15,4	536,6
Wolhynien	1994	55,4	1647,0

[7]) Die im obigen Absatz enthaltenen Zahlen sind entnommen aus bzw. berechnet nach: Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, 1938, und Zestawienie Ogólne Przewozu Towarów Na Polskich Kolejach Państwowych Za Rok 1937.

[8]) Errechnet nach Zestawienie Ogólne Przewozu Towarów Na Polskich Kolejach Państwowych Za Rok 1937.

[9])

Frühere polnische Wojewodschaften		Entsprechende Distrikte des Generalgouvernements	
Fläche in qkm	Einwohner	Fläche in qkm	Einwohner
160 147	etwa 18,6 Mill.	146 953	etwa 17,8 Mill.

Errechnet nach: Jahn, H. R., Das Generalgouvernement, Volk und Raum, in: Das Vorfeld, 1. Jg., 4./5. Folge. Mały Rocznik Statystyczny, 1939. Die Ostgebiete des Deutschen Reiches und das Generalgouvernement der besetzten polnischen Gebiete in statistischen Angaben, Ausgearbeitet und herausgegeben von der Publikationsstelle Berlin—Dahlem, 1940.

[10]) Errechnet nach: Zestawienie Ogólne Przewozu Towarów Na Polskich Kolejach Państwowych Za Rok 1937. Mały Rocznik Statystyczny, 1939.

a) Um eindeutig festzustellen, dass in den Ostgebieten nicht nur der absolute Verkehr, sondern auch die Verkehrsintensität geringer ist als in den Westgebieten, wäre es erforderlich, die tonnenkilometrische Leistung in den einzelnen Wojewodschaften zu vergleichen. Hierfür stehen aber keine Zahlen zur Verfügung, da die polnische Statistik die Tonnenkilometer nicht wojewodschaftsweise angibt. Immerhin geben auch die oben genannten Zahlen schon ein klares Bild.

	Versandte Güter in 1000 t	t auf 1 qkm	t auf 1 km Strecke
Westliche Wojewodschaften			
Kielce	8712	336,0	6947,4
Posen	3551	127,1	1322,9
Pommerellen	1576	60,0	814,2
Schlesien	22047	4409,4	28229,3
Krakau	4014	223,0	3527,1

Die Ursachen für die ausserordentlich grossen Unterschiede zwischen den östlichen und den westlichen Wojewodschaften sind nicht so sehr in der Tatsache zu suchen, dass das Eisenbahnnetz im Osten dünner ist als im Westen, als vielmehr darin, dass der Westen das Industriegebiet Polens ist. Schlesien z. B., das nur 5122 qkm umfasst, wickelte 1937 infolge seines Kohlereichtums auf diesem Raum einen Versand von rd. 22 Mill. t. ab. Im Osten stechen Wolhynien und Bialystok hervor. Der verhältnismässig grosse Versand Wolhyniens ist durch die Auswertung der dort befindlichen Steinbrüche (828865 t Mineralien von 1994353 t Gesamtversand), der Bialystoks durch die recht beachtliche Holzwirtschaft dieser Wojewodschaft zu erklären. Die Textilindustrie Bialystoks spielt quantitativ für die Verkehrsleistung nicht die gleiche Rolle (668051 t Holz-, dagegen nur 14566 t Textilrohstoffversand von 1017379 t Gesamtversand).

Ein ähnliches Bild erhalten wir bei der Betrachtung des Empfangs.

Güterempfang auf der Eisenbahn in einigen Wojewodschaften 1937[11])

	Empfangene Güter in 1000 t	t auf 1 qkm	t auf 1 km Strecke
Östliche Wojewodschaften			
Bialystok	680	26,1	493,1
Wilna	453	15,6	412,7
Nowogrodek.	243	10,6	341,4
Polesien	465	12,1	437,6
Wolhynien	1155	32,3	953,5
Westliche Wojewodschaften			
Kielce	5126	230,9	4087,8
Posen	4590	163,4	1710,3
Pommerellen	2107	82,0	1116,6
Schlesien	6896	1346,4	8830,2
Krakau	3131	178,3	2751,1

[11]) Errechnet nach: Zestawienie Ogólne a.a.O.

Die Zahlen für den Empfang sind naturgemäss nicht so hoch wie die für den Versand. Das tritt besonders bei den ausgesprochenen Industriegebieten wie z. B. Schlesien, Kielce, Bialystok und Wolhynien hervor. Entsprechend sind auch die auf 1 qkm Fläche und auf 1 km Strecke entfallenden Tonnen geringer. Eine Ausnahme bilden Posen und Pommerellen. Bei ihnen ist der Empfang infolge der Versorgung mit schlesischer Kohle grösser als der Versand.

Bezeichnend für die verschiedene Verkehrsintensität der einzelnen Gebiete des ehemaligen Polen ist, dass die Verkehrsbeziehungen zwischen den zum Reich und zum Generalgouvernement gekommenen Gebieten viel enger sind als zwischen diesen und den restlichen Wojewodschaften. 1937 wurden vom Generalgouvernement nach den dem Reich zurückgewonnenen Westdistrikten etwa 4,5 Mill. t und nach den Häfen etwa 2,4 Mill. t versandt, 5,4 Mill. t und 0,6 Mill. t empfangen. In die Ostwojewodschaften gingen dagegen nur rd. 0,7 Mill. t, und rd. 1,2 Mill. t wurden von dort empfangen. Die an das Reich gefallenen Gebiete (einschliesslich Gotenhafen und Danzig) versandten ungefähr 0,6 Mill. t in die östlichen Wojewodschaften und erhielten fast 1 Mill. t.

Ebenso war der Warenaustausch zwischen dem Ausland und dem westlichen Polen einerseits und dem Ausland und dem restlichen Polen andererseits sehr unterschiedlich. Er betrug 1937 für die Reichsbezirke etwa 2 Mill. t, für das Generalgouvernement ungefähr 1,5 Mill. t und für das übrige Polen nur 0,2 Mill. t. In diesen Zahlen findet die Blickrichtung Westpolens nach dem Westen einen beredten Ausdruck!

Sehr bedeutend erscheint auf den ersten Blick der Durchgangsverkehr. Er betrug 1937 5,9 Mill. t[12]), in Deutschland dagegen nur 1,4 Mill. t[13]). Nun schliesst die Zahl für den Durchgangsverkehr Polens den Auslandsverkehr über die Häfen mit ein. Dieser betrug 1937 in Deutschland 5,6 Mill. t. Auch bei Berücksichtigung dieser Menge war im Vergleich der polnische Transit immer noch sehr hoch; denn er belief sich im Verhältnis zum deutschen auf 84,3%, während die Warenbeförderung insgesamt (ohne Durchgangsverkehr) nur 10,8% der deutschen ausmachte. Bei näherer Betrachtung ergibt sich aber, dass die 5,9 Mill. t nicht ausschliesslich eigentlicher Transit waren, denn 64,4%[11]) entfielen allein auf den Verkehr zwischen dem Deutschen Reich und Ostpreussen, der ja zwangsläufig durch polnisches Gebiet hindurch abgewickelt werden musste. Der Rest kann als reiner Durchgangsverkehr angesehen werden; an ihm waren das Deutsche Reich, die ehemalige Tschechoslowakei, Rumänien, die UdSSR. und Lettland beteiligt[14]).

---

[12]) Zestawienie Ogólne Przewozu Towarów Na Polskich Kolejach Państwowych Za Rok 1937.

[13]) Die Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen, 1937.

[14]) Näheres über die Transitverhältnisse im ehemaligen Polen s. Meinhold, H., Das Generalgouvernement als Transitland, Ein Beitrag zur Kenntnis der Standortslage des Generalgouvernements, in: Die Burg, Krakau, 2. Jg., Nr. 4.

3. Der Personenverkehr auf der Eisenbahn

Der Personenverkehr Polens betrug im Jahre 1937 (auf Vollspurbahnen) 211,2 Mill. Personen, die sich klassenmässig wie folgt verteilten:[15])

1. Klasse	43000 =	0,02%
2. Klasse	12977000 =	6,14%
3. Klasse	198164000 =	93,84%

Die Deutsche Reichsbahn beförderte im gleichen Jahr 1808,0 Mill. Menschen. Davon entfielen auf die[16]):

1. Klasse	300000 =	0,02%
2. Klasse	94300000 =	5,21%
3. Klasse	1680000000 =	92,92%
Militär	33400000 =	1,85%

Im Verhältnis benutzten in Polen mehr Personen die zweite Klasse als in Deutschland. Der Grund dafür ist wohl nicht darin zu suchen, dass die Polen wirtschaftlich besser gestellt waren, sondern darin, dass die Beförderung in der 3. Klasse der polnischen Eisenbahn weit weniger angenehm gewesen sein dürfte als in der dritten Klasse der deutschen und deshalb in Polen mehr Angehörige des Mittelstandes in der zweiten Klasse fuhren als in Deutschland.

Wie beim Güterverkehr, so war 1937 auch beim Personenverkehr die verkehrsmässige Leistung in Polen unverhältnismässig viel geringer als in Deutschland. Die Anzahl der Personenkilometer war in Deutschland 50096 Mill.[15]), in Polen dagegen 6948 Mill. = 13,9% der deutschen (Güterverkehr 22,4%)[16]).

Die klassenmässige Verteilung der Personenkilometer zeigt ein ähnliches Bild wie die klassenmässige Verteilung der beförderten Personen:

	Polen[17])	Deutschland[18])
1. Klasse	13 Mill. = 0,19%	100 Mill. = 0,20%
2. Klasse	536 Mill. = 7,72%	3 096 Mill. = 6,18%
3. Klasse	6 399 Mill. = 92,09%	43 147 Mill. = 86,13%
Militär		3 753 Mill. = 7,49%

Die polnische Eisenbahn besass 1935 12107 Personenwagen, die Deutsche Reichsbahn 64009. Die polnische Eisenbahn beförderte also mit einem Wagenpark, der 18,9% des deutschen betrug, 11,7% der in Deutschland beförderten Personen.

---

[15]) Mały Rocznik Statystyczny, 1938.

[16]) Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, 1938.

[17]) Mały Rocznik Statystyczny, 1938.

[18]) Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, 1938.

Aus den verschiedenen Beförderungszahlen geht klar hervor, dass ebenso wie der polnische Güterverkehr auch der Personenverkehr eine nicht sehr grosse Intensität aufzuweisen hatte, besonders im Vergleich zum Deutschen Reich. Z. T. lässt sich das auch für den Personenverkehr durch die Tatsache begründen, dass Deutschland das besser entwickelte Wirtschaftsland ist und schon dadurch einen lebhafteren Verkehr hat. Hinzu kommt aber, dass die Lebenshaltung des Einzelnen in Deutschland höher ist als im ehemaligen Polen. Es ergibt sich, dass in Deutschland jede Person im Jahre 1937 durchschnittlich 24,8 Mal die Eisenbahn benutzt hat, in Polen nur 6,6 Mal, dass auf 1 qkm Fläche 1937 in Deutschland 3263,5 beförderte Menschen entfielen, in Polen 542,9.

Auf die Dauer dürften auch für den Personenverkehr im ehemaligen Polen weder die Wagenbestände noch die bestehenden Bahnverbindungen ausreichend sein. Denn unter deutscher Verwaltung steigert sich, schon infolge all der Deutschen, die jetzt in den Ostgebieten leben, der Verkehr ganz erheblich. Man braucht nur an den Urlauberverkehr zwischen dem Reich und dem Osten zu denken, um zu ermessen, dass die Anforderungen, die jetzt an die Ostbahn gestellt werden, sehr viel grösser sind als die, die früher an die polnische Eisenbahn gestellt wurden.

DIE ÜBRIGEN VERKEHRSMITTEL

1. Verteilung der Verkehrsleistungen auf die Verkehrsmittel

Polen war in starkem Masse, ja fast ausschliesslich, auf die Eisenbahn als Beförderungsmittel ausgerichtet. Auto und Binnenschiff spielten nur eine geringe Rolle. In Deutschland und, besonders was das Auto anbetrifft, in Frankreich waren die Verhältnisse ganz anders gelagert. Hierüber geben die nachfolgenden Tabellen Aufschluss.

Tonnenkilometrische Leistung
der drei Hauptverkehrsmittel 1925 und 1935[19])

	1925			1935		
	Eisenbahn	Binnenschiff	Auto	Eisenbahn	Binnenschiff	Auto
	Tonnenkilometer in Millionen:					
Polen	12 703	200	38	17 517	130	75
Deutschland . . .	59 629	18 904	1 028	63 488	22 514	3 550
Frankreich . . .	38 771	5 277	2 571	31 813	8 082	5 770
	in %:					
Polen	98,1	1,6	0,3	98,9	0,7	0,4
Deutschland . . .	75,0	23,8	1,2	70,9	25,1	4,0
Frankreich . . .	83,2	11,3	5,5	69,6	17,7	12,7

---

[19]) Podstawy Rozwoju Sieci Komunikacyjnej w Polsce, Warschau 1939, S. 469 ff.

Nicht nur in Polen, auch in Deutschland und Frankreich steht die Eisenbahn als Beförderungsmittel an erster Stelle. Während sich aber im Verlauf von 11 Jahren — von 1925-1935 — das Verhältnis in Deutschland um 4,1% zugunsten des Binnenschiffs und des Autos verschoben hat, in Frankreich sogar um 13,6%, ist der Anteil der polnischen Eisenbahn an der tonnenkilometrischen Leistung um 0,8% — vor allem auf Kosten der Binnenschiffahrt — gestiegen. Für Polen gewann damit die Eisenbahn als Warenbeförderungsmittel noch mehr an Bedeutung, und die Binnenschiffahrt in dieser Beziehung wurde noch unbedeutender.

Für den Personenverkehr in Polen ist, obwohl dort wie in den meisten Ländern die Personenbeförderung fast ausschliesslich von Eisenbahn und Auto abgewickelt wird, die Binnenschiffahrt dennoch verhältnismässig bedeutsam, weil das flachgehende Personenschiff noch eher auf den schlechten Flüssen eingesetzt werden kann als das beladene Frachtschiff (Erschliessung weiter Flächen, insbesondere an der Weichsel, nur durch Binnenschiff). So wurden 1937 776000 Personen auf Binnenschiffen befördert[20]).

Auch die personenkilometrische Leistung des Autos im Vergleich zur Eisenbahn ist allgemein verhältnismässig grösser, als das bei den tonnenkilometrischen Leistungen zu beobachten war. Der Grund dafür liegt aber nicht in der besseren Motorisierung, wie noch an der Darstellung des Kraftwagenbestandes zu zeigen sein wird, sondern darin, dass wegen der schlechten Eisenbahnerschliessung vielfach der Autobus das einzig mögliche Verkehrsmittel ist. Immerhin war, besonders im Jahre 1935, das ehemalige Polen auch auf diesem Gebiet stark im Rückstande gegenüber den anderen Ländern.

Personenkilometrische Leistung von Eisenbahn und Auto 1925 und 1935[16])

	1925		1935	
	Eisenbahn	Auto	Eisenbahn	Auto
	Personenkilometer in Millionen			
Polen	6 400	623	5 552	1 341
Deutschland	48 950	4 366	39 509	21 000
Frankreich.	29 900	11 910	22 628	39 600
	in %:			
Polen	91,1	8,9	80,5	19,5
Deutschland	91,8	8,2	65,3	34,7
Frankreich. . . , . . .	71,5	28,5	36,4	63,6

Im Ganzen hat sich von 1925—1935 in Polen das Verhältnis Eisenbahn — Auto für den Personenverkehr um 10,6% zugunsten des Autos verlagert, in Deutschland dagegen im gleichen Zeitraum um 26,5%, in Frankreich sogar um 35,1%.

---

[20]) Mały Rocznik Statystyczny, 1939.

2. Der Autoverkehr

Dem geringen Autoverkehr entsprechend verfügte das ehemalige Polen über weit weniger Kraftwagen als Deutschland oder Frankreich.

Kraftwagenbestand am 1. Januar 1938[21])

	Personenkraftwagen	Lastkraftwagen	Insgesamt
Polen	26 248	6 843	33 091
Deutschland[22])	1 326 400	382 837	1 709 237
Frankreich	1 699 621	492 850	2 192 471

Besonders auffällig wird der niedrige Kraftwagenstand Polens, wenn man sich vergegenwärtigt, auf wieviel Einwohner ein Kraftwagen entfällt. In Frankreich kommt (am 31. 1. 1938) auf 19 Einwohner ein Kraftwagen, in Deutschland (am 1. 7. 1938) auf 44 und in Polen (am 31. 1. 1938) auf 1034[21]).

Wenn man den Autoverkehr in Polen steigern will, muss man vor allen Dingen für die Vergrösserung des Strassennetzes Sorge tragen. 1937 hatten die polnischen Strassen, die für Kraftwagen benutzbar sind, eine Gesamtlänge von 60788 km[22]). In Deutschland waren es in demselben Jahr 212733 km[21]). Sie verteilten sich wie folgt auf die verschiedenen Wegarten:

	Leichte Decken	Mittelschwere Decken	Schwere Decken
Polen	42 104 = 69,26%	16 338 = 26,88%	2 346 = 3,86%
Deutschland . . .	154 636 = 72,69%	22 613 = 10,63%	35 484 = 16,68%

Aus diesen Zahlen ersieht man, dass auch in Polen die Strassen zunächst gut ausgebaut wurden (die Pflege der Strassen liess allerdings meist zu wünschen übrig). Auf die mittelschwer und schwer gedeckten entfällt sogar ein etwas höherer Prozentsatz als in Deutschland. Jedoch haben daran die Strassen mit schweren Decken einen sehr geringen Anteil. Die absoluten Zahlen aber lassen erkennen, wie dünn das polnische Strassennetz ist. 1937 entfiel in Deutschland 1 km Strasse auf 2,2 qkm Fläche, in Polen 1 km Strasse auf 6,2 qkm Fläche, 1 km Strecke kam auf 310,4 deutsche Einwohner, aber auf 528,2 polnische.

Im heutigen Generalgouvernement ist das Strassennetz etwas dichter als im gesamten ehemaligen Polen. Zwar entfallen auf 1 km Strecke 580,8 Einwohner, dagegen aber nur 4,7 qkm Fläche[23]). Jedoch wäre auch diese Dichte nicht ausreichend bei einem

---

[21]) Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, 1938.

[22]) Stand vom 1. 7. 1938.

[23]) Mały Rocznik Statystyczny, 1939.

[23]) Die Zahlen sind nicht ganz genau, da die ehemaligen polnischen Wojewodschaften sich nicht mit den heutigen Distrikten decken. Vergleich zwischen Generalgouvernement und ehemaligen polnischen Wojewodschaften s. unter Anmerkung 9.

wirtschaftlichen und damit verkehrsmässigen Aufschwung des Generalgouvernements. Dieser Gesichtspunkt, die wirtschaftliche Förderung und Erschliessung des ehemaligen Polen unter deutscher Herrschaft, wird auch in den übrigen Teilen des früheren polnischen Staates für den Bau von Strassen ausschlaggebend sein. Der Strassenneubau würde, ausser in den Sumpfgebieten, die erst trockengelegt werden müssten, ohne Schwierigkeiten durchzuführen sein. Das Material ist im Lande vorhanden und billige Arbeitskräfte stehen in ausreichendem Masse zur Verfügung. Die Strassenbaufrage ist also nicht an Material- oder Arbeitskraftprobleme gebunden, sondern allenfalls eine finanzielle Frage.

3. Die Binnenschiffahrt[24])

Wie sind nun die Verhältnisse in der Binnenschiffahrt? Das ehemalige Polen verfügte über eine grosse Anzahl von zumeist natürlichen Wasserstrassen, die sich über das ganze Land hinziehen und es sowohl in der Süd-Nord-Richtung (Gesamtverlauf der Weichsel mit San, Bug und Pilica und der Warthe) als auch in der für den Verkehr durch das frühere polnische Gebiet besonders wichtigen West-Ost-Richtung (Weichsel von Krakau bis Sandomir und von Modlin bis Bromberg, Netze, Bug—Pripjet-Verbindung, San—Dniestr-Verbindung) erschliessen. Die verkehrspolitische Bedeutung dieses Wasserstrassennetzes wurde schon früh erkannt und der Ausbau als notwendig angesehen. So waren beispielsweise die Pläne für den Bromberger Kanal bereits zur Zeit Friedrichs des Grossen fertiggestellt! Dieser Kanal bildete dann auch das erste Teilstück der Verbindung der deutschen Wasserstrassen mit denen des Ostens. Von der Weichsel her ist über Bug und Narew die Verbindung zur Memel gesichert. Die wesentlichere Verbindung zum Dniepr über Bug und Pripjet ist durch den Königskanal ebenfalls bereits gegeben, bedarf aber zur Verwendbarkeit durch moderne Schiffe noch des Ausbaues, insbesondere der Kanalisierung des Bug. Die Verbindung der Weichsel mit dem Dniestr über den San, die, als im Zuge einer alten und jetzt wie zukünftig sehr bedeutsamen Handelsstrasse gelegen, seit mehreren Jahrhunderten geplant ist, wird nun endlich auch durchgeführt werden. Der Oder—Donau—Kanal wird durch seine Abzweigungen zur Elbe und Weichsel den Weg nach Osten auch für die südlichen Wasserstrassen des Deutschen Reiches freimachen. So wird die Wasserverbindung des Ostens mit dem Deutschen Reich gewährleistet sein, ja sie wird sich durch den Bug über die Wasserwege der polesischen Sümpfe bis nach Russland hinein fortsetzen lassen. Allerdings sind die Wasserstrassen in

---

[24]) Ausführliche Angaben über die Binnenschiffahrt im ehemaligen Polen enthalten in der deutschen Literatur vor allem:

Hahn, W., Die verkehrspolitische Bedeutung und der Ausbau der polnischen Wasserstrassen, Veröffentlichungen der Schlesischen Gesellschaft für Erdkunde, Breslau 1939, Heft 29, S. 13 ff.

Ross, F., Wasserstrassen im Deutschen Osten, Die verkehrspolitische Bedeutung der wiedergewonnenen ostdeutschen Schiffahrtswege, Berlin 1940.

Über die Weichsel speziell bringt ausführliche Angaben Rehder, P. Die Verkehrsentwicklung auf der Weichsel, in: Winkel, R., Die Weichsel, Leipzig 1939, S. 153 ff.

Ferner vgl. Meinhold, H., Die verkehrspolitische Bedeutung der Weichsel im deutschen Ostraum, Jahrbuch des Instituts für Deutsche Ostarbeit, Krakau 1941.

dem Zustand, in dem sie sich dank der polnischen bzw. russischen Untätigkeit befinden, zur Zeit nicht oder nur wenig brauchbar und müssten erst ausgebaut werden. Wie sehr sich die Vernachlässigung der Wasserstrassen im ehemaligen Polen auswirkte, lässt sich unschwer an den Verkehrszahlen erkennen. Polen hat ein Wasserstrassennetz von insgesamt 14 603 km[25]). Davon sind aber nur 6 250 km „schiffbar", und 8 353 km sind nur für die Flösserei brauchbar.

Länge der Wasserstrassen im ehemaligen Polen[26])

Wasserstrassen	Insgesamt	Schiffbar							Flössbar
			Tragfähigkeit der Schiffe in t						
		zusammen	bis 50	51-100	101-200	201-400	401-600	über 600	
	in km								
Insgesamt . . .	14 603	6 250	1 628	1 309	2 052	496	733	32	8 353
Flüsse und Nebenflüsse .	13 716	5 363	1 610	1 276	1 540	351	554	32	8 353
Weichsel . . .	5 338	2 515	794	148	1 070	77	394	32	2 823
davon Nebenflüsse	4 398	1 575	794	148	556	77	—	—	2 823
Warthe . . .	582	426	192	—	—	100	134	—	156
Memel . . .	3 153	605	116	245	160	84	—	—	2 548
Düna	582	199	—	116	83	—	—	—	383
Pripjet . . .	2 831	1 257	409	505	227	90	26	—	1 574
Prut	214	—	—	—	—	—	—	—	214
Dniestr . . .	1 016	361	99	262	—	—	—	—	655
Andere Wasserstrassen . . .	887	887	18	33	512	145	179	—	*
Kanalisierte Flüsse . . .	504	504	—	—	300	50	154	—	*
Seen	115	115	18	—	30	67	—	—	*
Kanäle . . .	268	268	—	33	182	28	25	—	*

Wie aus der Tabelle hervorgeht, sind die Verkehrsverhältnisse auf den polnischen Wasserstrassen denkbar schlecht. Für Kähne von 201—400 t sind 3,4%, für Kähne von 401—600 t 5,04%, für Kähne über 600 t nur 2,2% der gesamten Wasserstrassen befahrbar. Die Verkehrsergebnisse sind entsprechend. 1937 wurden insgesamt befördert[27]):

28 000 Stück lebende Tiere
890 000 m³ Holz
592 000 t andere Waren

[25]) Mały Rocznik Statystyczny, 1939.

[26]) Mały Rocznik Statystyczny, 1939.

[27]) Mały Rocznik a.a.O.

Von den 592000 t waren 138000 t Kohle. Im wesentlichen handelte es sich um Inlandsverkehr. Er machte 445000 t aus, während 147000 t nach Gotenhafen und Danzig verladen wurden.

Man kann annehmen, dass das Holz ausschliesslich durch die Flösserei an die Bestimmungsorte gebracht wurde, so dass auf den Transportkähnen nur die lebenden Tiere und die anderen Waren versandt wurden.

Dem polnischen Wasserstrassennetz steht ein deutsches mit einer befahrbaren Länge von rd. 11000 km gegenüber, von denen für den Verkehr hauptsächlich 7660 km in Betracht kommen[28]). Hier wurden 1937 133080000 t befördert. Es wurde in Polen auf einer Binnenschiffahrtsstrecke, deren Länge mit rd. 80% der deutschen angegeben wird, 1935 eine tonnenkilometrische Leistung von 0,6% im Vergleich zur deutschen (130 Mill. tkm gegen 22514 tkm) vollbracht[29]). Es kann daher nicht weiter verwundern, dass die Binnenschiffahrt in Polen 1935 an der Gesamtzahl der Tonnenkilometer einen Anteil von 0,7% hatte, während die deutsche mit 25,1% beteiligt war.

Der Güterverkehr auf dem Schiffahrtswege wickelte sich ebenso wie der auf dem Schienenwege in Polen zum weitaus grössten Teil in den Industriebezirken, den Westgebieten, ab. Der Anteil der Schiffahrtsgebiete Gotenhafen, Danzig, untere Weichsel, Warthe, untere und obere Netze am Güterverkehr belief sich im Versand 1937 auf 332800 t, das sind 56,2% (Versand insgesamt: 592317 t), im Empfang auf 219600 t = 37,1% (Empfang insgesamt: 592317 t). Auf das Schiffahrtsgebiet der oberen und mittleren Weichsel entfiel infolge der Kohlenverschiffung von Oberschlesien nach Krakau ein verhältnismässig grosser Teil, nämlich im Versand etwa 244401 t = 41,3% und im Empfang 367815 t = 62,1%. Also 97,5% des Versands und 99,6% des Empfangs spielten sich allein im westlichen Polen ab[30]). Einen wesentlichen Anteil an der Beförderung hatten Getreide, Kohle und Zucker. Für das Schiffahrtsgebiet der oberen und mittleren Weichsel ergeben sich folgende Mengen (in t)[31]):

	Getreide	Kohle	Zucker
Versand . .	33 965	137 554	16 791
Empfang. .	22 783	137 554	54 972

Die Kohle, die durchweg von Oberschlesien aus versandt wurde, ging hauptsächlich nach Krakau (84413 t) und in das übrige Gebiet der oberen Weichsel. Für die Belieferung des C.O.P. mit Kohle spielte die Weichsel also keine Rolle.

In der Binnenschiffahrt der Schiffahrtsgebiete Gotenhafen, Danzig, untere Weichsel, Warthe und Netze war die Kohle unwesentlich (830 t). Sie wurde auf dem Schienen-

[28]) Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, 1937.

[29]) Podstawy Rozwoju Sieci Komunikacyjnej w Polsce, Warschau 1939, S. 469 ff.

[30]) Holz und lebende Tiere sind nicht enthalten.

[31]) Sämtliche Zahlen wurden entnommen aus oder berechnet nach: Statystyka Przewozów Na Drogach Wodnych Śródlądowych, 1937, Statystyka Polski, Serie C, Bd. 105, Warschau 1939.

weg, auf der Kohlenmagistrale, befördert. Zucker war mit 79576 t am Versand und 41395 t am Empfang beteiligt. Der Versand fand hauptsächlich in den Landwirtschaftsgebieten der Netze und der unteren Weichsel statt (63617 t). Empfangen wurde der grösste Teil, 41395 t, in Danzig und Gotenhafen. Die Getreidebeförderung betrug im Versand 68349 t und im Empfang 70531 t. Die Hauptversandstrassen waren wieder Netze und untere Weichsel. Die Versandrichtung war Danzig—Gotenhafen. Hier wurden 60097 t empfangen[32]).

Erheblich anders gestaltet sich das Bild bei der Holzbeförderung. Auf den Nordwesten entfielen 1937 95190 m³ Versand und 262209 m³ Empfang. Der Empfang hatte die Richtung Gotenhafen—Danzig und untere Netze (158103 m³ und 90527 m³). Der Südwesten versandte 157443 m³ und empfing 94692 m³. Somit hatten die westlichen Gebiete Polens einschliesslich Weichsel am Holzversand einen Anteil von 28,5%, am Holzempfang von 40%. Bei dieser Ware liegt das Schwergewicht im Osten, in den holzreichen Gegenden. Hier verteilte sich 1937 der Holzverkehr folgendermassen (in m³)[32]):

	Versand	Empfang
Pripjet und Königskanal .	122 357	101 174
Memel	226 164	131 037
Düna	24 322	1 552
Wilia	112 042	112 042
Dniestr	2 231	2 231
Czeremosz	150 224	150 224
Insgesamt	637 340	498 260

Der Holzverkehr zu Wasser beschränkte sich zum grössten Teil auf den Osten selbst. Nur 139080 m³ verliessen auf dem Binnenschiffahrtsweg die Stromgebiete des Ostens.

Der Binnenschiffahrtsverkehr war vor dem Krieg 1914—1918 im späteren Polen bedeutend grösser als in der Nachkriegszeit. Die Schaffung Polens hat viele gute Schiffahrtswege zerrissen und sich auf die Binnenschiffahrt der deutschen Ostgebiete sehr ungünstig ausgewirkt. Das lässt die Entwicklung des Schiffahrtsverkehrs in Posen z. B. deutlich erkennen:

	Gesamtverkehr	Eingang	Ausgang[33])
		Tonnen	
1910	168 300	54 862	113 438
1913	216 478	35 323	181 155
1932	97 288	1 406	95 882
1936	47 760	283	47 477
1937	5 377	—	5 377

[32]) Statystyka Przewozów Na Drogach Wodnych Śródlądowych, 1937 a.a.O.

[33]) Ross, F., Wasserstrassen im Deutschen Osten, Die verkehrspolitische Bedeutung der wiedergewonnenen ostdeutschen Schiffahrtswege, Berlin, 1940, S. 22.

Durch die politischen Ereignisse der letzten zwei Jahre wurden die alten Wasserverbindungen wieder unter eine Hoheit gebracht, und damit wurde dem normalen Verkehrsablauf der Weg frei gemacht. Ehe der Verkehr wieder in vollem Masse stattfinden kann, muss erst eine umfassende Flussregulierung und Kanalisierung vorgenommen werden. Am vordringlichsten ist dabei die Regulierung der Weichsel von der Quelle bis zur Mündung und die Vollendung ihres Anschlusses an Oder, Elbe und Donau. Die Weichsel umfasst ein Einzugsgebiet von 198500 qkm und ist 1068 km lang. Dieses ganze Stromgebiet ist in einem denkbar schlechten Zustand. Durchweg kann der Verkehr nur mit 100—200 t, allenfalls 600-t-Kähnen durchgeführt werden, nur auf ganz kurzen Strecken mit 1000-t-Kähnen. Die Weichsel muss ganz für 1000-t-Kähne befahrbar gemacht werden, denn das würde ein wesentlicher Beitrag zur wirtschaftlichen Erschliessung Mittelpolens sein. Ausserdem könnte nach Fertigstellung des Masurischen Kanals der Wasserweg als Transportweg für Kohle von Oberschlesien nach Ostpreussen benutzt werden. Sehr wichtig ist auch die Regulierung bzw. der Neubau von Bug, Muchawiec, Pripjet und Königskanal, da dieser Wasserweg, der den Westen mit den fruchtbaren Landstreifen des Ostens verbindet, von grosser Bedeutung sein wird, besonders für den Transit. Hierfür kann man überhaupt die Wichtigkeit der ehemals polnischen Wasserstrassen nicht hoch genug einschätzen. Überall da, wo die Eisenbahn als Verkehrsmittel wegfällt und auch nicht so schnell eingesetzt werden kann, bieten die Wasserwege gute Verkehrsmöglichkeiten.

Die Ausführungen über die drei Hauptverkehrsmittel im ehemaligen Polen zeigen, wie gross die Möglichkeiten zur Steigerung des Verkehrs sind. Die Erweiterung des gesamten Verkehrsnetzes würde ein wesentlicher Schritt zur völligen wirtschaftlichen Erschliessung und Ausnutzung der natürlichen Gegebenheiten des ehemaligen polnischen Gebietes sein.

DEUTSCHE KUNST IN LEMBERGER SAMMLUNGEN

VON DR. EWALD BEHRENS
Assistent an der Sektion Kunstgeschichte des Instituts für Deutsche Ostarbeit Krakau.

Anders als Krakau, aber nicht weniger eindringlich zeugt das Stadtbild Lembergs von deutscher Kulturleistung. An Stelle eines gedrängten, mauerumwehrten, von trutzigen Backsteinbauten überragten mittelalterlichen Stadtkerns ein sich weit über sanfte Hügel breitendes Häusermeer, statt gotischer Spitztürme barocke Kuppeln. Dazu kommt ein leiser Anhauch osteuropäischen Wesens. Die Armenische Kirche ist ein seltsames Gemisch östlicher Romantik und abendländischer Neuromantik. Die Kathedrale, im 15. Jahrhundert von Breslauer Baumeistern erbaut, zeigt nur noch in ihrem Äusseren und im spätgotischen Gewölbe des Chors mittelalterliche Züge. Ihr Inneres bedecken festliche spätbarocke Malereien; um ihre gotischen Pfeiler schlingen sich goldene Empire-Guirlanden. Sonst treten kaum irgendwelche mittelalterliche Züge im Stadtbild hervor; zu gründlich hat der Brand von 1527 das mittelalterliche Lemberg verwüstet. Die patrizische Renaissancekunst Lembergs, sichtbar vor allem in den Hausfassaden am Ring, verdichtet sich in den Werken des Breslauers Johann Pfister, besonders der merkwürdigen Boim-Kapelle: unter kassettengegliederter Kuppel eine barbarische Vielfalt von Reliefs, in denen mittelalterliche Kathedralplastik eine frühbarocke Auferstehung feiert. Auch sein Kampian-Mausoleum in der Kathedrale und das Rittergrabmal des Nürnbergers Pankraz Labenwolf ebendort überraschen durch eine ähnliche „Veröstlichung“ der Formen. Im Barock dagegen dringt echte, abendländisch deutsche Kunst ein. Der ovale Kuppelbau der Dominikanerkirche vom Niederländer Jan de Witte ist ohne das Vorbild der Wiener Karlskirche kaum denkbar. Echte süddeutsche Barockplastik sind die Figuren in der Kuppel. Seine Bekrönung findet der deutsche Barock in Lemberg in der sich hoch über die Stadt erhebenden griechischen Kathedrale, der gewaltigen, an österreichische Stiftsbauten sich anlehnenden Schöpfung Bernhard Merderers. In reizvollen Rokokofassaden, würdigen Empirebauten und den klassizistischen Figuren auf dem Ring klingt diese machtvollste Epoche deutschen Kunstschaffens in Lemberg aus.

Die Lemberger öffentlichen Sammlungen sind sämtlich Gründungen des ausgehenden 19. und beginnenden 20. Jahrhunderts[1]). Der Säkularisation der Lemberger Kirchen und Klöster unter Joseph II., der Ablieferung alter Waffen und Goldschmiede-

---

[1]) Als wichtigste Unterlagen dienten der folgenden Zusammenstellung: Muzea Gminy miasta Lwowa (Musées municipaux de la ville de Lwów), Lemberg 1929: R. Mękicki, Muzeum Narodowe im Króla Jana III we Lwowie (Das König Jan Sobieski-Nationalmuseum in Lemberg), Lemberg 1936; Lucja Charewiczowa, Muzeum Historyczne miasta Lwowa (Das Historische Museum der Stadt Lemberg), Lemberg 1936.

Die am Schluss des Aufsatzes wiedergegebenen Erhebungen über die fast sämtlich unveröffentlichten deutschen Bilder wurden von mir im Juli d. Js. im Rahmen des Sonderauftrags für die Sicherstellung der Kunstschätze (Staatssekretär Dr. Mühlmann) gemacht.

arbeiten zur Zeit der napoleonischen Kriege war im weiteren Verlauf des 19. Jahrhunderts eine ungehemmte Verschleuderung alten Kunstguts nach auswärts gefolgt. Als dann endlich mit der Gründung des Kunstgewerbemuseums 1874 (die ersten Ankäufe erfolgten übrigens auf der Wiener Weltausstellung von 1873) und des Historischen Museums 1891 die ersten Schritte zur Sammlung des noch Vorhandenen getan wurden, konnten von den in den Mauern der Stadt entstandenen alten Kunstwerken fast nur Erzeugnisse des Kunstgewerbes geborgen werden. Nach der Jahrhundertwende erlebten die Lemberger Sammlungen dann einen kräftigen Aufschwung durch Ankäufe von aussen. 1907 wurde die Nationalgalerie eröffnet; eine grosse, aus der Ukraine erworbene Gemäldesammlung bildete darin den Grundstock der Gemäldegalerie. Der bedeutendste Zuwachs nach dem Weltkrieg war die Stiftung der Sammlung Orzechowicz 1927. Die Lemberger Sammler Piniński und Dzieduszycki vermachten dagegen ihre Bilder der Krakauer Burg[2]). Die anderthalbjährige Bolschewistenherrschaft in Lemberg hat, so verhängnisvoll sie sich sonst auswirkte, durch Auflösung und Nationalisierung der Privatsammlungen den öffentlichen Kunstbesitz der Stadt vermehrt.

In Lemberg entstandene deutsche Kunst birgt vor allem das Historische Museum (Sobieski-Haus) am Ring, dessen obere Räume, zu Beginn des 19. Jahrhunderts von Baumann mit schönen klassizistischen Stukkaturen geschmückt, zugleich eine eindrucksvolle Leistung deutscher Raumkunst darstellen. Am Eingang begrüsst den Eintretenden eine 1639 vom Lemberger Giesser Kaspar Franke gegossene Zinnfigur des Hl. Michael. Von deutschem städtischen Leben der Vergangenheit zeugt das Richtschwert der Stadt Lemberg aus dem 17. Jahrhundert mit der Inschrift: „Wan ich das Schwerdt thu auff heben So Wünsch ich Dem armen Sünder das Ewege Leben“. Von Zeugnissen deutschen Gewerbefleisses sind Goldschmiedearbeiten, z. B. ein Becher vom Lemberger Goldschmied Hubner (17. Jahrhundert) und vor allem Uhren zu nennen, so eine Weckuhr des 18. Jahrhunderts, bezeichnet „Johannes Roxer a Leopol fecit“, ferner Werke der Lemberger Firma Weiss. Von älteren Bildnissen ist ein Kupferstich, König Johann Sobieski darstellend, von Hainzelmann vorhanden. Um die Wende zum 19. Jahrhundert sind dann eine ganze Reihe deutscher Bildnismaler in Lemberg tätig. Das Museum besitzt Werke von Karl Schweikart, Kornel Schlegel, J. Haar, Kranz u. a., dazu ein anonymes Bildnis des Wenzel Koberwein von 1809. Seitdem die 1773 von Joseph Piller gegründete Druckerei 1821 von Peter Piller zur „P. Pillerschen Buch- & Steindruckerey“ erweitert war, traten neben die Bildnismaler die Schöpfer lithographischer Stadtansichten, vor allem C. Auer, Anton Lange, T. Klement, A. Titz. Von Anton Lange stammen auch zwei 1839 datierte Ansichten der Schlösser Olesk und Podhorce im Besitz des Museums.

Das Kunstgewerbemuseum besitzt wenige, aber wichtige Denkmäler deutscher Kunst aus Lemberg, vor allem das Chorgestühl aus der Bernhardinerkirche, 1640/44

---

[2]) vgl. Świerz-Zaleski, Zbiory zamku królewskiego na Wawelu w Krakowie (Les collections du chateau royal du Wawel à Cracovie), Krakau 1935.

von „Paul von Bromberg“ geschaffen[3]), und zwei Apostelfiguren (Matthäus und Johannes) aus der Kathedrale, die derselben süddeutsch bestimmten Schule entstammen wie die Plastiken in der Kuppel der Dominikanerkirche[4]). Im Ukrainischen Nationalmuseum befindet sich ein prachtroller Bozetto zu der von Pinsel geschaffenen Reiterstatue des Hl. Georg vor der Kathedrale Merderers (Mańkowski, Abb. 41).

Neben diese wenigen noch in Lemberg verbliebenen Zeugnisse deutschen Gewerbefleisses treten beachtliche, als Museumsgut zusammengebrachte Bestände deutscher Kunst, vor allem Kunstgewerbe und Malerei.

Innerhalb des Kunstgewerbes dominieren Keramik und Waffen. Besonders Nürnberg und Danzig sind mit keramischen Erzeugnissen des 16. bis 18. Jahrhunderts vertreten: Nürnberger Becher, Pokale und „Wurstkrüge“, darunter ein Becher von Wolff Rotenbeck und eine Vase des 16. Jahrhunderts mit dem Monogramm C. B. (Caspar Beutmüller); Danziger Jagdbecher, Terrinen, Leuchter und Präsentierteller des 18. Jahrhunderts; ein Augsburger Rokokokandelaber. Auch die Waffen gehören vorzugswcise dem 16. bis 18. Jahrhundert an: ein Rapier des 16. Jahrhunderts von G. Knecht in Solingen, ein Degen von Peter Munich, ebenfalls Solingen; Armbrüste („Schnepper“) und Helme („Pappenheimerkappen“) des 17. Jahrhunderts; Jagdgewehre des Barock, bezeichnet „Peter Paul Heffele in Prag“, „Georg Dinckl“, „Biberach“ u. a. Dazu kommen Waffen des 19. Jahrhunderts, z. B. ein Säbel 1863/64 von Höfelmaier (Krakau) oder eine Pistole von G. Jung in Warschau. Ein oberdeutscher Bildteppich mit der Taufe Christi (16. Jahrhundert), deutsche Uhren, eine 1630 von Daniel Thüme, dem Giesser der Königsfigur auf der Warschauer Sigmundssäule geschaffene eherne Glocke vervollständigen das Bild.

Das Kunstgewerbemuseum besitzt eine schöne, durch die Auflösung der Privatsammlungen wesentlich vermehrte Sammlung Meissener, Wiener und Berliner Porzellans, die Gegenstand einer besonderen Studie sein soll. Dasselbe gilt von der bedeutenden Zeichnungen- und Graphiksammlung des Museums Baworowski, die auch nach der Rückführung der berühmten Dürer-Zeichnungen[5]) noch wertvolle deutsche Zeichnungen und Kupferstiche enthält, dazu eine interessante Sammlung von Ölskizzen österreichischer Barockmaler. Alle Bestände Lembergs an Gemälden sind unter der sowjetischen Herrschaft in das frühere Museum Orzechowicz überführt worden mit dem Ziel, eine zentrale Galerie alter Malerei zu begründen. Aus folgenden Sammlungen sind Gemälde hierher übertragen worden:

Nationalgalerie, Sammlung Piniński, Slg. Dzieduszycki, Slg. Gołuchowski, Slg. Branicki, Slg. Wibranowski, Nationalmuseum, Historisches Museum, Kunstgewerbemuseum, Museum Lubomirski, Museum Baworowski, Slg. Badeny, Nationalkasino, Slg. Wis-

---

[3]) vgl. Mańkowski, Kościół Bernardynów we Lwowie (Die Bernhardinerkirche in Lemberg). In: Dawna Sztuka 1 (1938), 305—324.

[4]) vgl. Mańkowski, Lwowska rzeźba rokokowa (Lemberger Rokokoplastik). Lemberg 1937.

[5]) vgl. H. Tietze, Albrecht Dürers Zeichnungen im Lubomirski-Museum in Lemberg. Wien 1929.



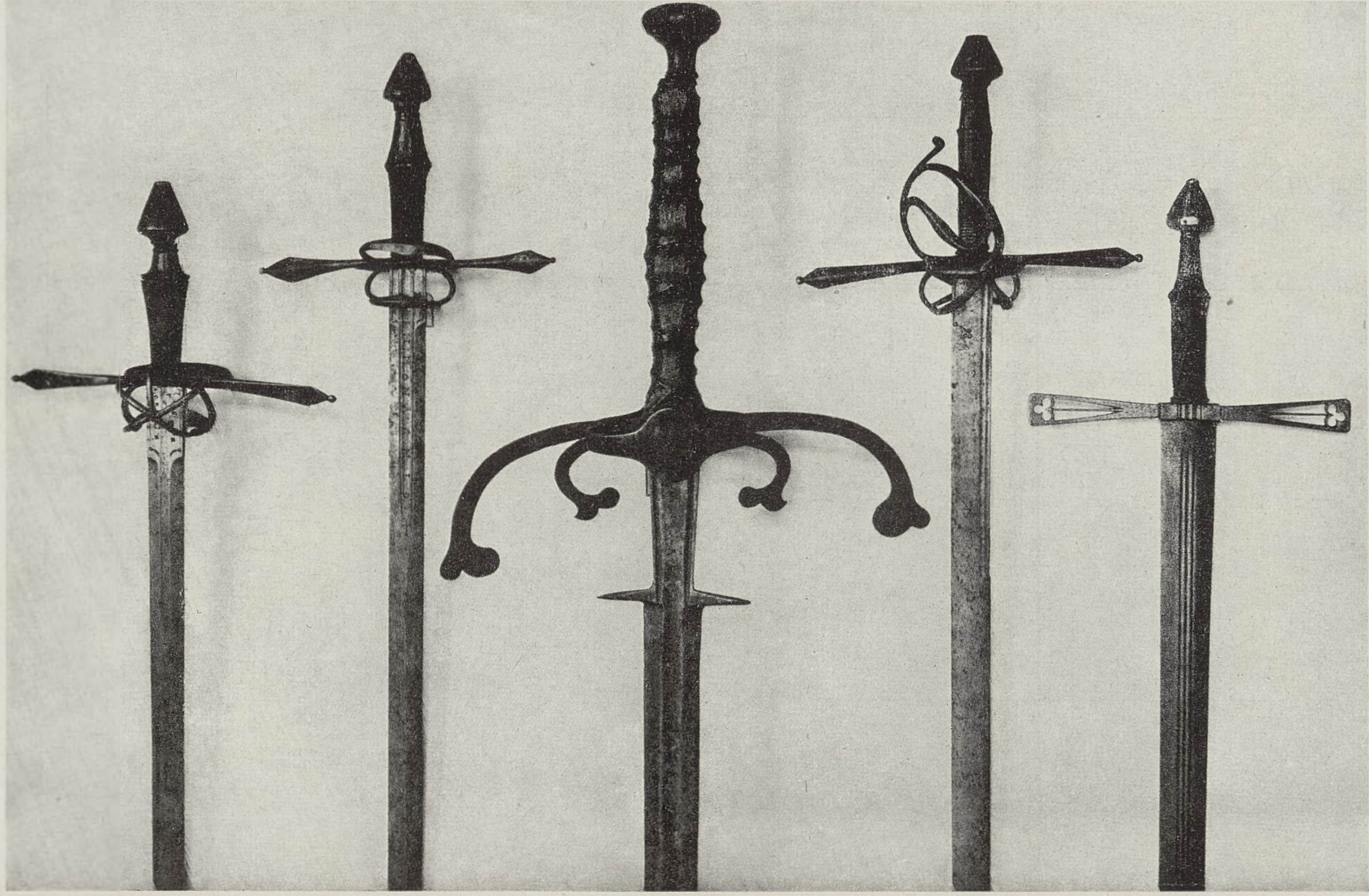
Albrecht Dürer, Selbstbildnis mit linker Hand (1493)

Früher Lemberg, Museum Lubomirski



Hl. Michael, gegossen 1639 von Kaspar Franke

Lemberg, Historisches Museum



Deutsche Schwerter

Lemberg, Historisches Museum

niewski, Diözesanmuseum, Slg. Skowroński, Slg. Stefanowicz, Slg. Szumowski, Slg. Blumenfeld, Slg. Ocharski, Slg. Krasitschin, Slg. Olszewski, Slg. Medik, Slg. Poratiński.

Unter diesen Bildern finden sich neben zahlreichen italienischen, niederländischen und französischen auch eine Reihe deutscher, die im folgenden aufgezählt seien.

Ostdeutsch, 15. Jahrhundert, Drachenkampf des Hl. Georg. Um die Mitte des 15. Jhdts. unter schlesischem Einfluss in Südpolen entstanden. Tempera auf Holz. 68×53 cm. Früher Ukrainisches Nationalmuseum.

Oberdeutsch (bayrisch oder fränkisch) um 1480, Kreuztragung. 91×63,5 cm. Früher Slg. Orzechowicz.

Kölnisch oder niederrheinisch um 1480, Drei weibliche Heilige. Öl auf Leinwand. Früher Museum Lubomirski.

Cranach d. Ä. (Schule ?), Judith mit dem Haupt des Holofernes. Öl auf Leinwand. 54,5×37,5 cm. Früher Museum Lubomirski.

Maulpertsch, Apotheose der Hl. Thekla. Vor blaugrauem Hintergrund die Heilige in leuchtend rotem Gewand mit goldenem Saum, Überwurf dunkelblau, Ärmel bläulich-weiss. Vordergrund braun. Löwen goldbraun, Gewand des Engels helles Goldgelb. Öl auf Leinwand, 97,3×75 cm. Früher Nationalgalerie.

Maulpertsch, Apotheose Maria Theresias. Öl auf Leinwand. 84,5×46,3 cm. Früher Nationalgalerie.

Tamm, Meerschweinchen. Öl auf Leinwand. 39×46,5 cm. Früher Slg. Baworowski.

Seyboldt (?), Bauer mit Hase. Öl auf Leinwand. 94,6×74,2 cm. Früher Museum Lubomirski.

Rügenberg, Toter Vogel. Öl auf Leinwand. 23,5×36 cm. Früher Slg. Goluchowski.

Dietrich, Lesende Alte (nach Rembrandt). Öl auf Leinwand. 37,3×28,4 cm. Früher Museum Lubomirski.

Norddeutsch 18. Jhdt., Fischmarkt. Öl auf Leinwand. 51×66 cm. Früher Slg. Orzechowicz.

Schönfeldt, Kriegerische Szene. Öl auf Leinwand. 35,3×45,5 cm. Früher National-galerie.

Deutsch (Böhmisch ?) 18. Jdht., Zwei Schlachtenbilder. Öl auf Leinwand. Je 52,5×77,5 cm. Früher Slg. Baworowski.

Vollerdt, J., Zwei Gebirgslandschaften. Öl auf Leinwand. Je 26×20,2 cm. Früher Nationalgalerie.

Chodowiecki, Gartenszene. Öl auf Leinwand. 33×41 cm. Früher Nationalgalerie.

Pitschmann, Herde am Bach. Pastell. 71×52 cm. Früher Nationalgalerie.

Hackert, Wasserfall von Tivoli, Wasserfall von Frascati. Öl auf Leinwand. Je 33,8×28 cm. Früher Nationalgalerie.

Kupecki (?), Mann mit Flinte. Öl auf Leinwand. 83×67 cm. Früher Nationalgalerie.

Mengs, Bildnis Balozzi. Öl auf Leinwand. 59,4×48 cm. Früher Museum Lubomirski.

Pesne, Bildnis J. Fleming. Öl auf Leinwand. 72×59 cm. Früher Nationalgalerie.

Deutsch 18. Jhdt., (Art des Anton Graff), Männliches Bildnis. Öl auf Leinwand. 43×32,7 cm. Früher Nationalgalerie.

Pesne, Mädchen mit Strohhut. Öl auf Leinwand. 86×69,5 cm. Früher Nationalgalerie.

Meytens, Reiterbildnis Franz I. von Lothringen. Öl auf Leinwand. 57×41,5 cm. Früher Museum Lubomirski.

Grassi, Stanislaus August. Öl auf Leinwand. 79×61,5 cm. Früher Museum Lubomirski.

Lampi, Bildnis Franz Rzewuski. Öl auf Leinwand. 73,2×61,7 cm.

Deutsch um 1800, Bildnis eines Pastors.

Das Schwergewicht liegt also auch hier auf dem 17. und 18. Jahrhundert. Bei der Hochachtung, die deutsche Malerei damals im Osten genoss[6]), ist es möglich, dass viele dieser Bilder alter Lemberger Kunstbesitz sind. Mit besonderer Wahrscheinlichkeit ist das bei den Bildern im damaligen Polen tätiger deutscher Künstler anzunehmen: Pitschmann, Chodowiecki, Lampi, Grassi. Unser Allgemeinbild der deutschen Barockkunst wird vor allem durch die hervorragend schöne „Apotheose der Hl. Thekla“ von Maulpertsch bereichert. Abschliessend seien noch zwei in der obigen Liste nicht enthaltene Bilder genannt. Das eine befindet sich z. Zt. im Historischen Museum. Es ist das 1450 datierte, aus Czchów stammende Votivbild des Jan von Ujazd, das sich eng an die schlesisch beeinflusste damalige Malerei in Südpolen und

[6]) vgl. N. v. Holst, Sammlertum und Kunstgutwanderung in Ostdeutschland und den benachbarten Ländern bis 1800. In: Jahrbuch der Preuss. Kunstsammlungen 60 (1939), S. 111—126.

der Slowakei anschliesst[7]). Das zweite Bild stellt eine Gruppe von Falschspielern dar und wird in der Gemäldegalerie als französisch Anfang 17. Jahrhundert geführt[8]). Es ist jedoch mit grosser Wahrscheinlichkeit dem Georges de la Tour zuzuschreiben, jenem erst in den letzten Jahren wiederentdeckten Maler, der in Lunèville (Lothringen) tätig war und deshalb durchaus auch als deutscher Künstler gewertet werden darf.

---

[7]) Walicki, Malarstwo polskie XV wieku (Die polnische Malerei des 15. Jahrhunderts), Tafel 10.

[8]) Öl auf Leinwand. 98/152 cm. Früher Museum Lubomirski.

»GERMANENERBE IM WEICHSELRAUM«

AUSSTELLUNG IM INSTITUT FÜR DEUTSCHE OSTARBEIT 12. IX.—12. X. 1941

VON PROF. DR. WERNER RADIG
Leiter der Sektion Vorgeschichte des Instituts für Deutsche Ostarbeit Krakau

Generalgouverneur Dr. Frank hat am 12. September 1941 in feierlicher Form die Ausstellung „Germanenerbe im Weichselraum" eröffnet. Damit wurde bekundet, was Inhalt und Zweck dieser Ausstellung dem Deutschen im Generalgouvernement bedeuten sollen. Eins wird allen Deutschen und darüber hinaus der ganzen Welt eindringlich zum Ausdruck gebracht: Der germanische Führungsanspruch im Weichselraum!

„Es ist für uns eine Weihe, auf einem Boden zu stehen, aus dem durch die Gnade der Erde heute die Zeugen einer Kultur auferstehen, über deren Grösse und Schönheit wir wahrhaft beglückt sein dürfen. Wir treten diesen monumentalen Zeugen einer Kulturerfülltheit, einer Kunstdurchdrungenheit, einer ästhetischen Vollendung mit der Ergriffenheit des Enkels gegenüber, der durch das Haus der Voreltern geht (Dr. Frank)".

Gestaltungsmethoden

Unsere Ausstellung geht einen neuen Weg. Sie ist eine strenge wissenschaftliche Schau, die auf alle Vergröberungen geschichtlicher Erkenntnisse und auf Übertreibungen bestimmter, notwendiger Deutungen verzichtet. In diesem Sinne ist sie nicht durch ihre äussere Form „propagandistisch", wohl aber propagandistisch in der tieferen weil echten Wirkung. Damit ist sie politisch wie jede politische Wissenschaft in ihren Verfahren und Ergebnissen. Sie wirbt für die Idee, weil sie überzeugt. Dieses Ziel erreicht sie nicht durch ermüdende Objektivität, d. h. eine endlose Aufreihung von Schauobjekten, sondern durch zwei Grundpfeiler der gesamten Ausstellungsgestaltung.

Der eine Grundpfeiler ist das Dokument d. h. das Original aus der Vergangenheit, also in unserem Falle das Bodendenkmal der Germanen selbst. Der Beschauer muss von dem greifbaren Zeugnis der Vorzeit einen unverwischbaren Eindruck erhalten. Schon die Nachbildung ist geeignet zu enttäuschen; die Wiederherstellung dagegen regt zum Mitdenken und dadurch zum Miterleben an. Auf alle Fälle aber durfte nicht auf alle typischen Orginalfunde verzichtet werden. Die Herkunftsbezeichnung stellt dem Beschauer das Denkmal in den rechten, ihm wohlvertrauten Raum. Da wo die Hinterlassenschaft lag, dort haben Germanen gesiedelt. Einzigartige Denkmäler begeistern ebenfalls nur, wenn man ihnen unmittelbar gegen-

Abb. 1. Gesamtblick in die Ausstellung „Germanenerbe im Weichselraum“ mit Führerehrung im Institut für Deutsche Ostarbeit

Abb. 2. Blick in die Abteilung der Indogermanenzeit (Jungsteinzeit) mit vorindogermanischen und nordischen Kulturen

Abb. 3. Aufgliederung einer Fläche der Indogermanenzeit: Verbreitungskarte und Kulturbildtafeln

Abb. 4. Blick in die Abteilung der Grossgermanenzeit mit der Karte der ostgermanischen Landnahme durch Burgunden. Wandalen, Goten und Gepiden

übersteht, am idealsten natürlich dann, wenn auch keine Glasscheibe das Auge vom Dokument trennt. Mit diesem ersten Grundpfeiler stehen wir im Bezirk des musealen Gedankens. Nehmen wir doch zunächst dem Wort „museal“ seine derzeitige modische Nebenbedeutung wie etwa verstaubt, altmodisch, kurios! Der wahre Sinn des Museums ist die Vereinigung und pflegliche Bewahrung von greifbaren Dokumenten ältester und jüngster Zeiten; in diesen ehrwürdigen Zeugen menschlichen Schaffens schwingt das Leben weiter, sie sind nicht tot. Deshalb brauchen wir für jede Ausstellung die Urkunde oder das Denkmal selbst. In unserer Ausstellung boten die einschlägigen Sammlungen in Krakau und Warschau die geeigneten Originale, aus denen wir zwar eine vortreffliche, aber kleine Auswahl getroffen haben. Hinzu kamen wichtige Neufunde des Instituts für Deutsche Ostarbeit aus dem Jahre 1941.

Der zweite Grundpfeiler der Ausstellung ist die Darstellung und Deutung der Dokumente und der aus ihr hervorgehenden geschichtlichen Ereignisse. Dokumente wie Ereignisse müssen in das grosse politische Geschehen hineingestellt werden. Wo die Sprache des Denkmals verstummt, müssen Bilder und Texte als Ergänzung sprechen. In den letzten 15 Jahren hat man im Ausstellungswesen insofern einen Fehlgriff getan, als man gern und allzuoft den erklärenden Text, die Schriftbänder usw. zu lang hielt, sodass sie Gegenstand und Bilder überwucherten, — für den Besucher ermüdend und zu anstrengend. Nicht zuviel Papier und Druckerschwärze! Eine Ausstellung ist kein Buch. Wir haben uns wohlweislich gehütet, diesen geschilderten Fehler zu machen. Und trotzdem unternahmen wir es, alle 12 festen Wände, z. T. Stellwände, der Ausstellung mit Bildern, Fotos, Plänen und Karten auszustatten. Das Geheimnis der Wirkung liegt aber in Folgendem: Die sachliche Gliederung des Stoffes wird sichtbar, aber die Aufgliederung des Materiales ist nicht in Systeme gepresst, selbst dort nicht, wo die wissenschaftliche Betrachtung die Systematik besitzt. Gerade dort wurde bewusst ausgewählt und damit stofflich aufgelockert. Trotz der Sprödigkeit einzelner Stoffe für den Laien wurde versucht, die Vielseitigkeit des Kulturlebens zu zeigen. Jede Schauwand ist im allgemeinen in etwa drei Kartons (Tafeln) aufgegliedert, die jede in sich eine stoffliche Einheit bilden oder umschliessen. Jede einzelne Tafel ist sowohl in der stofflichen Aufteilung wie in ihrer flächenhaften Aufgliederung durchdacht und in der Verteilung der getönten Kleinflächen oder „Flecke“ ästhetisch befriedigend ausgewogen. Die Beschriftung dieser Tafeln ist absichtlich knapp gehalten, eben um aus der Bildtafel im Raum kein „Buch“ zu machen. Das wir neben gezeichneten Karten auch farbige, bereits gedruckte verwendet haben, braucht niemanden zu enttäuschen, denn wenn diese Besiedlungs- und Volkstumskarten sich auf dem neuesten Forschungsstande befinden und in ihrer Buntheit lehrreich und zugleich geschmacklich tragbar sind, so erfüllen sie ihren Zweck, ganz abgesehen davon, dass der Urheberanteil ebenfalls grossenteils bei uns liegt (wo dies nicht der Fall, ist natürlich der Autor angegeben). Dasselbe gilt für die Typentafeln (Wirtschaft, Wirtschafsbauten, Hausbau) im angenehmen braunen Offsetdruck. Der Bildschmuck stammt zumeist von dem holsteinischen Maler Wilhelm Petersen, der nicht nur die germanische Tracht kulturgeschichtlich richtig darstellt, sondern auch den nordrassischen, germanischen Menschen künstlerisch nachempfindet, weil er aus altgermanischem Raum kommt,

weil seine Gesichter und Gestalten die Fischer und Bauern seiner nordischen Heimat sind. Die meisten dieser Bilder sind jedoch weder als reine Kunstwerke gedacht, noch wollen sie solche sein. Zeichnerisch gekonnt, entsprechen sie dem Geschmack des willigen Beschauers, insofern nicht ein unzureichender Farbdruck ihre Wirkung mindert. — Für die geschmackvolle Einheitlichkeit des Ausstellungssaales sorgte Helmuth Heinsohn.

Gliederung und geschichtlicher Gehalt

Der reiche Stoff aus der Zeit von 4000 vor Zw. bis 1200 nach Zw., also aus 5 Jahrtausenden ist in sechs Abteilungen aufgegliedert. Der Rundgang beginnt mit der Indogermanenzeit, in der die Grundkulturen des Ostraumes gezeigt werden. Aus der donauländischen Bandkeramik als einer urtümlichen Bauernkultur sind verzierte Bombentöpfe ausgestellt. Die bemalte Keramik Podoliens ist mit einem üppig bemalten Vorratsgefäss mit Deckel vertreten. Auf die nordeurasische Kultur der Kammkeramik weisen einige Zeugnisse dieser einfachen Sammler hin. Die späte Glockenbecherkultur iberischer Herkunft hat bis zum Weichseloberlauf vorgegriffen, wie wir an Originalen zeigen können. Die nordischen Bauernkulturen nehmen den grössten Raum dieser Abteilung ein. Die Trichterbecherkultur ist mit guten keramischen Originalen und einer neuen Ausbreitungskarte vertreten. Die Kugelamphorenkultur steht mit den kujawischen dreieckigen Steinsetzungen und Steinkisten vor den Augen des Beschauers. Besonders reizvoll ist ein Einblick in den Bergbau unter Tage, der in Krzemionki, Kr. Opatow, in der Jungsteinzeit geblüht hat. Roher, gebändeter Feuerstein wie fertige Flachbeile liegen vor uns. Während man diese alten nordischen Kulturen als urindogermanisch bezeichnen kann, sind die Hauptträger des Indogermanentums die Schnurkeramiker, die Angehörigen der binnenländischen und jütländischen Kultur der Schnurkeramik. Im Norden des Weichsellandes treten sie uns in der Haffküstenkultur entgegen, die am frischen Haff eine Reihe von Dörfern hinterlassen hat. Succase zeigen wir in den Ausgrabungsaufnahmen und einem von der Modellwerkstatt des Reichsbundes für deutsche Vorgeschichte für diese Ausstellung zum ersten Male gebauten nordischen Vorhallenhaus als Pfostenständerbau. Aus dem südlichen Weichselland stammen die reichverzierten Gefässe von Zloater und Miechower Typus. Ein Hockergrab verlebendigt uns den Grabgebrauch. Weitere Schädel zeigen uns die Nordrasse bei den Indogermanen.

In der zweiten Abteilung wird die Urgermanenzeit zur Darstellung gebracht. Den Nordillyrern stehen die Nordgermanen gegenüber. Die Träger der Lausitzer Kultur erscheinen in vielgestaltiger Keramik aus Urnenfeldern des Weichsellandes. Der Trzciniec-Gruppe folgen die mittelbronzezeitlichen Gruppen und schliesslich die ältereisenzeitliche Tarnobrzeg-Gruppe vom Sangebiet. Das Siedlungswesen wird in Burgenbau gezeigt. Luftaufnahmen und ein grosses Modell veranschaulichen die Halbinselburg von Biskupin, Kr. Znin, mit Häusern und Gassen. Mit der Vorlage von Gussformen und Bronzen aller Perioden wird das Giesser- und Schmiedehandwerk, das sowohl den Illyrern wie den Urgermanen eigen war, veranschaulicht.

Aus der urgermanischen Kultur der jüngsten Bronzezeit fesseln uns die bronzenen Waffen und Schmuckstücke aus Hortfunden des westpreussischen Weichselmündungsgebietes (in bildlicher Wiedergabe). Bauerntum und andere Zweige des altgermanischen Wirtschaftslebens werden vor Augen geführt. Wandkarten zeigen die Aufgliederung des indogermanischen Urvolkes in Urgermanen, Altbalten, Nordillyrer und Urkelten.

Nun verfolgt die dritte Abteilung an der Hauptfront des Saales die frühostgermanische Landnahme durch die Bastarnen. Bei ihrem Siegeszug durch das Weichselland überwinden sie die Nordillyrer und ihre Burgen. Zum Kulturbild der Bastarnen gehören die merkwürdigen Gesichtsurnen, von denen die Ausstellung mehrere Originale besitzt. Die männliche Gesichtsurne von Goscieradz, Kr. Bromberg, ist im Katalog abgebildet. Die weibliche Gesichtsurne aus der Danziger Gegend besitzt typische Ohrgehänge jener Zeit. Auch aus der Warschauer Gegend sind Urnen der Gesichtsurnenkultur vertreten. Neben den bekannten Steinkistengräbern erscheinen die Glockengräber, von denen wir mehrere ebenfalls im Original mit oder ohne Glassturz aufgestellt haben. Die Haus- und Speicherurnen sowie die Zeichnungen auf Gesichtsurnen werden an den Tafeln beschrieben. Heinrich Keilings Trachtenplastiken haben hier und noch später ihren Platz gefunden.

An der Hauptfront des Saales hängen beherrschend und sehr grossflächig die Karte der frühgermanischen und die Karte der ostgermanischen Stammesbewegungen in grosszügiger, farbiger Ausführung. Zwischen diesen beiden Karten erscheint die in den Konturen exakte, in den Farben freie Wiedergabe des Mosaiks eines wandalischen Edlen zu Pferde aus der Umgebung von Karthago, dieselbe Darstellung, die wir im Katalog als Vignette und auf dem Ausstellungsplakat als kennzeichnendes Bild benutzt haben.

Vor der Karte der ostgermanischen Stämme (4. Abt.) stehen die Zeugnisse der keltischen, burgundischen und wandalischen Kultur. Auf einem hohen Sockel befindet sich die wandalische Mäanderurne von Nisko, Kr. Kopki, mit einer dreifachen rechtsläufigen Hakenkreuzverzierung. Darüber hängen nachgebildete Ostgermanenwaffen: Holzschild und Eisenbuckel und Eisenschwert mit Blechscheide. Das wertvollste Anschauungsgut dieser Abteilung sind neben keltischen Waffen und keltischer Drehscheibenkeramik die Urnen von Chmielow Piaskowy, Kr. Opatow, die einem wandalischen Friedhof grossen Ausmasses entstammen. Hierzu gehören reiche Eisenbeigaben an Waffen, Schmuck und Werkgerät, die den gesamten Kulturinhalt jener Kultur umschreiben. Bedeutungsvoll ist der wandalische Grabfund von Dembe, Kr. Kalisch, mit römischen Importen. Die Bug- und Sanwandalen werden auf einer Bildtafel geschildert.

Aus der gotisch-gepidischen Kultur (5. Abt.) konnte die Ausstellung mannigfache Drehscheibenkeramik aus dem Generalgouvernement und der Ukraine im Original vereinigen. Dazu gehört auch das Modell eines Töpferofens von Tropiszow, Kr. Miechow. Die oberschlesische Guttentager Kultur gotischer Prägung ist in Nachbildungen vertreten. Höhepunkt und Hauptanziehungspunkt der Ausstellung ist die Stahl-

vitrine im Mittelgang mit den gotischen Goldfunden: Als Neufund des Instituts für Deutsche Ostarbeit vom Juli 1941 der Goldmünzhort von Stara Wieś, Kr. Sokołow, in Gestalt von etwa 20 zerschnittenen römische Kaisermünzen, sog. aurei, aus der Zeit des Kaisers Decius vor uns, die wohl ein Gepide innerhalb eines Wandalenfriedhofes niedergelegt hat. Den grössten Goldfund im Generalgouvernement bildet die Grabausstattung eines gotischen Edlen von Jakuszowice, Kr. Pinczow. Das Eisenschwert steckte in einer goldenen Scheide mit Granatbesatz. Auch Goldschnallen tragen Edelsteinbesatz und Zellenschmelz. Das Pferdezaumzeug aus Silber trägt goldene Schauseiten. Hier haben wir ein einzigartiges Zeugnis gotischer Edelschmiedekunst der Völkerwanderungszeit vor uns.

In der anderen Hälfte der Stahlvitrine liegen die schönsten Belege aus der Wikingerzeit beisammen. Es sind Eisenschwerter mit silbertauschierten Griffen, auf denen die nordgermanische Flechtbandverzierung erscheint. Die Anwesenheit der Wikinger im deutschen Osten bekunden Bootsfunde wie Baumgart (Modell) und Danzig-Ohra in Westpreussen und ausser vielen Grabfunden die nordgermanischen Ortsnamen. Westslawische Silberschätze wurden von Wikingern verhandelt. Hiermit sind wir schon in die letzte Abteilung (6. Abt.) der frühgeschichtlichen Zeit eingetreten. Nordrassische Schädel von Podhorce und solche aus Slawengräbern bezeugen die Führung der Nordrasse im Osten. Normannen waren die ersten Staatsführer der Westslawen. Sehr reizvoll ist eine romanische Elfenbeinfigur eines deutschen Ritters vom Burgberg in Krakau. Eine Tafelfolge mit der bebilderten Schilderung der Burgenforschung im Osten bildet den Abschluss der Ausstellung, worauf auch ein Burgmodell hinweist.

Die meisten Originale der Ausstellung stammen aus den vorgeschichtlichen Sammlungen in Krakau und Warschau; hinzugekommen sind die zahlreichen Neufunde der Sektion Vorgeschichte des Instituts für Deutsche Ostarbeit. Einige Bildtafeln steuerte die Sektion Rassen- und Volkstumsforschung des Instituts bei. Die Verwaltungsstellen der Regierung und der Distrikte leisteten in dankenswerter Weise Hilfe. Auch den benachbarten reichsdeutschen Sammlungen wie dem Gaumuseum für westpreussische Geschichte in Danzig, dem Museum für Naturkunde und Vorgeschichte in Danzig, dem Städtischen Museum zu Elbing und dem Landesmuseum zu Beuthen sei hier für Leihgaben u. a. gedankt. Derselbe Dank gilt dem Reichsbund für Vorgeschichte, Berlin, und seiner Modellwerkstatt, wie der Landesanstalt für Volkheitskunde in Halle und dem Zentralmuseum für Vor- und Frühgeschichte in Mainz. Den reichbebilderten Katalog der Ausstellung mit dem Titel „Germanenerbe im Weichselraum" (Krakau 1941, 34 Seiten) schrieb und bearbeitete der Leiter der Sektion Vorgeschichte.

So beschliessen wir den Rundgang mit einem Wort der Eröffnungsrede des Herrn Generalgouverneurs Dr. Frank: „Angesichts dieser erhabenen Zeugen einer ersten Schau der germanischen Vorgeschichte dieses Raumes ergreift es uns daher mit stolzer Bewunderung, dass nunmehr wieder deutsche Kämpfer ihr Leben einsetzen mussten, um diesen Raum, jetzt aber für alle Zeiten, der Deutschen Hoheit zurückgegeben".

DIE AUFGABEN DES REFERATS JUDENFORSCHUNG

VON JOSEF SOMMERFELDT,
Referent an der Sektion Rassen- und Volkstumsforschung am Institut für Deutsche Ostarbeit Krakau.

In der Wissenschaftsgeschichte ist es eine seltene Erscheinung, dass zwischen der Aufstellung von Forderungen und Programmen und dem Beginn ihrer tatkräftigen Durchführung nur eine so kurze Zeitspanne liegt, wie das auf dem Gebiet der deutschen Judenforschung der Fall ist. Es sind noch keine 10 Jahre verflossen, seitdem Walter Frank und Wilhelm Grau mit ihren Arbeiten das den Juden bis dahin von deutscher Seite grosszügig überlassene Monopol der Judengeschichtsforschung sprengten und durch aneiferndes Beispiel der deutschen Wissenschaft nachhaltig zum Bewusstsein brachten, dass sie nicht nur ein selbstverständliches Recht ausübe, sondern darüber hinaus eine völkische Pflicht erfülle, wenn sie die Erforschung der Judenfrage zu einem ihrer vordringlichsten Arbeitsgebiete mache.

Der beispielhaften Pionierleistung der genannten Forscher folgten die Programme, in denen Gegenstand, Methode und Ziel der deutschen Judenforschung umrissen wurden. Schon bei der Bestimmung des Forschungsgegenstandes wurde der grundsätzliche Unterschied zwischen der traditionellen jüdischen und der beginnenden deutschen Wissenschaftsarbeit deutlich. Hatte jene das Eigenleben des jüdischen Volkes, seine Bedingtheiten und Entwicklungsstufen in den Mittelpunkt ihrer Forschungen gestellt, so konzentrierte die deutsche Wissenschaft von vornherein ihre Aufmerksamkeit auf „die Schnittfläche des deutschen und jüdischen Lebenskreises“, auf die „Judenfrage in Deutschland“[1]). Auch in der Methode musste insofern eine Änderung eintreten, als sowohl in der Heranziehung der Quellen, als auch ihrer Auswertung die beschönigende und oft sogar bewusst fälschende Tendenz der Juden der deutschen Wissenschaftlichtkeit und Gründlichkeit weichen sollte. Hinsichtlich des Arbeitsziels stand die deutsche Judenforschung der jüdischen vom ersten Beginn an feindlich gegenüber, weil diese die Rechtfertigung der jüdischen Geschichte und der heutigen Existenz des jüdischen Volkes anstrebte, jene aber im Sinne des nationalsozialistischen Kampfes die lückenlose und erschöpfende Begründung für die Vernichtung des Weltjudentums und seinen Ausschluss aus der Gemeinschaft der arischen Völker.

Den Programmen folgte die Tat. In der „Forschungsabteilung Judenfrage“ des Reichsinstituts für Geschichte des neuen Deutschlands entstand 1936 ein erster Mittelpunkt der deutschen Judenforschung. Denn, wenn auch die Statistik, Genealogie und vor allem die Rassenkunde zur Erforschung des Problems wesentliche Beiträge liefern können, so wird doch die Hauptlast der Arbeit immer von der Geschichtswissenschaft getragen werden müssen. In den vier Jahren ihres Bestehens konnte die

---

[1]) Wilhelm Grau, Die Judenfrage als Aufgabe der neuen Geschichtsforschung, Hamburg 1935, S. 9.

„Forschungsabteilung“ 6 Bände „Forschungen zur Judenfrage“ vorlegen. In der gleichen Zeit zeigte sich die Bereitschaft junger deutscher Wissenschaftler zur Mitarbeit an der Aufhellung der Judenfrage in einer Reihe von Dissertationen.

Der gegenwärtige Schicksalskampf unseres Volkes gegen das Weltjudentum hob die deutsche Judenforschung in die Reihe jener Wissenschaftsgebiete, denen eine politische Bedeutung ersten Ranges zukommt. Dieser jähen Bedeutungssteigerung wurde von Seiten der N S D A P mit der Gründung des Instituts zur Erforschung der Judenfrage in Frankfurt a. M. durch Reichsleiter Alfred Rosenberg in grosszügigster Weise Rechnung getragen. Dort wird in Zukunft die Judenforschung Europas und vielleicht der Welt überhaupt ihr Strahlungszentrum und ihre Leitstelle sehen müssen.

Trotz dieses imponierenden Aufschwungs gab es jedoch bis vor kurzem Teilgebiete des Gesamtproblems, die von der Wissenschaft kaum angepackt wurden. Hierbei ist vor allem das gewaltige Feld der Ostjudenfrage zu nennen, auf dem wir trotz der hervorragenden Arbeiten von P. H. Seraphim[2]) und R. Maurach[3]), die in grosser Sicht die Struktur des Ostjudentums in der Gegenwart bzw. die Judenpolitik Russlands behandeln, erst in den Anfängen stecken. Und doch würde z. B. schon die Erforschung der Judenfrage in Ostdeutschland, die zur Zeit gegenüber der anderer Gebiete des Reiches weit im Rückstand ist, einseitig bleiben müssen, wollten wir sie nicht in enger Verbindung mit dem gesamten Ostjudenproblem sehen. In Ostdeutschland und in noch höherem Masse im Raume des alten polnischen Staates müssen wir unser Wissen um die Juden immer noch fast ausnahmslos aus jüdischen Darstellungen schöpfen. Abgesehen von einigen kleineren Untersuchungen stammen alle älteren Arbeiten über die Juden von jüdischen Gelehrten und Laien.

Wie verschwindend wenig die polnische Wissenschaft zur Erforschung eines der schwierigsten, jahrhundertealten Probleme ihres völkischen und staatlichen Lebens geleistet hat, wird immer deutlicher, je mehr wir einen vollständigen Überblick über die vorhandene, oft schwer erreichbare Literatur gewinnen. Und auch diese polnische Literatur zur Judenfrage ist, in ähnlicher Weise wie die jüdische Literatur selbst, in Deutschland nur einem ganz kleinen Kreis bekannt, und es besteht leider wenig Aussicht, dass sich diese Lage in absehbarer Zeit wesentlich ändern wird, weil infolge der — meist überschätzten und gedankenlos nachgesprochenen — „sprachlichen Schwierigkeiten“ nur wenige deutsche Studenten den Entschluss zu fassen wagen, sich mit dem Ostjudenproblem eingehend zu befassen.

Und doch ist eine Erforschung der Judenfrage in Deutschland und Westeuropa auf die Dauer nicht möglich, wenn die Wissenschaft einer tieferen Untersuchung der Ostjudenfrage ausweicht. In dem gleichen Masse, wie die Ostjudenfrage heute ein Verwaltungs- und Ordnungsproblem des Grossdeutschen Reiches geworden ist,

---

3) P. H. Seraphim, Das Judentum im osteuropäischen Raum. Essen 1938.

3) R. Maurach, Russische Judenpolitik. Bln 1939.

muss sie auch zum Forschungsgegenstand der deutschen Wissenschaft werden. Den mit der Bewältigung und Bereinigunug der Ostjudenfrage steht und fällt die Lösung des Judenproblems Gesamteuropas.

Das Judentum Osteuropas erlebt heute nicht zum ersten Mal Zeiten der Not und der Bedrängnis, nicht zum ersten Mal schwere Schicksalsschläge, die seine parasitäre Existenz zu vernichten drohen. Aber immer noch haben die Juden in diesem Raume es verstanden, nach kurzer Zeit ihre alten Positionen wiederzuerobern, weil ihre Wirtsvölker zu schnell vergassen, warum sich frühere Generationen gegen die Juden zur Wehr gesetzt hatten. So ist es eine Arbeit für die weiteste Zukunft unseres Volkes, wenn die deutsche Wissenschaft heute zu ihren gewaltigen Aufgaben auf andern Gebieten noch die Erforschung der Ostjudenfrage auf sich nimmt. Zu einer Zeit, da das Beispiel des deutschen Volkes Schule macht und die Völker Europas sich in tiefer Besinnung auf ihre völkischen Werte von den Juden befreien, ist es die zwingende Aufgabe der Wissenschaft, mit nüchternen Beweisen und sorgfältigen Untersuchungen zum ersten Mal in der Geschichte ebenfalls auf den Kampfplatz zu erscheinen und mit unabweisbaren Tatsachen, Zahlen und Daten für alle Zukunft die Begründung und Rechtfertigung dieser grössten Judenvertreibung aller Zeiten zu erbringen. Denn selbst dann, wenn der letzte Jude sein osteuropäisches Wohngebiet verlassen hat, werden auf jüdischer Seite die ideelle Behauptung und der Kampf um die faktische Rückgewinnung dieses jahrhundertealten Wirkungsraums des jüdischen Volkes anhalten und sein Anspruch auf diese Positionen mit jüdischer Hartnäckigkeit in Wissenschaft und Propaganda verkündet werden. Die kommenden Generationen der europäischen Völker für diese in unserer Zeit beginnende geistige Auseinandersetzung mit dem Weltjudentum nach besten Kräften vorbereiten und rüsten zu helfen, ist auch die grosse Aufgabe der deutschen Ostjudenforschung.

So war es ein dringendes politisches und wissenschaftliches Gebot, dass dieses vernachlässigte Forschungsgebiet in unsern Tagen planmässig und auf lange Sicht angepackt wurde. Im Rahmen des Instituts für Deutsche Ostarbeit wurde deshalb im Herbst 1940 das Referat Judenforschung gegründet. Es kann jedoch für die ersten Jahre nicht das Ziel dieses Referates sein, die Judenfrage im grossen Dreieck zwischen Ostsee, Schwarzem Meer und Adriatischem Meer in ihrer Gesamtheit erforschen zu wollen. Eine derartige räumliche Ausweitung des Arbeitsfeldes würde nur dazu führen, dass die immer wieder festgestellte Abhängigkeit deutscher Unterruchungen von den jüdischen Darstellungen auch in Zukunft erhalten bliebe und trotz aller Bemühungen, sich von ihnen zu lösen, neue Quellen zu erschliessen und zu neuen Sichten vorzustossen, auf die Bildung eines unvoreingenommenen Urteils hindernd einwirken würde. Um die Judenforschung von voreiligen und bequemen Verallgemeinerungen, die sich aus dem propagandistischen Tageskampf eindrängen, zu befreien, benötigen wir eine intensive und tiefschürfende Forschungsarbeit. Auch auf dem Gebiet der Ostjudenforschung müssen wir den harten und mühevollen Weg zu den historischen Quellen antreten und in einer genauen und emsigen Kleinarbeit zunächst die dringendsten Vorarbeiten leisten und Teilprobleme lösen, ehe daraus nach Jahren eine Ge-

schichte der Ostjudenfrage erwachsen kann. Und manches, was heute unter dem politischen Gebot der Stunde nach unzulänglichen Vorarbeiten geschrieben wird, werden wir eines Tages ergänzen und berichtigen müssen, je mehr wir uns von den jüdischen Darstellungen und der mit ihnen verbundenen jüdischen Auslese und Wertung historischer Tatsachen lösen und alle jene Quellen ausschöpfen, die zu benutzen die jüdische Wissenschaft selbst für unzweckmässig gehalten hat.

Das heutige Arbeitsfeld des Referats Judenforschung deckt sich räumlich etwa mit den Grenzen des alten polnischen Staates. Für diesen Raum sind deshalb auch die dringendsten Vorarbeiten eingeleitet worden. Um für die Arbeitsthemen eine umfassende und zuverlässige Grundlage zu gewinnen, gilt es zunächst, eine Bibliographie zur Geschichte der Judenfrage im genannten Raume zu schaffen. In dieser soll nicht nur alle deutsche und polnische Literatur verzeichnet werden, in der Juden oder Nichtjuden die Geschichte oder das Problem des Judentums behandeln, sondern darüber hinaus auch alle stadt-, kreis-, landschafts-, wirtschafts- und sozialgeschichtlichen Monographien, in denen längere Abschnitte der Judenfrage gewidmet sind. Dabei werden von den jüdischen Arbeiten über die innere und religiöse Entwickelung des Judentums nur diejenigen berücksichtigt, die zum Verständnis der Judenfrage unbedingt notwendig sind. Die Erfassung der selbständigen Drucke seit 1770 bis zur Gegenwart ist seit mehreren Monaten eingeleitet und wird im Laufe des kommenden Jahres zu einem gewissen Abschluss gebracht werden können. Die Arbeitsbibliographie wird jedoch fortlaufend ergänzt und erweitert werden. Auch wurden schon weit über 100 polnische Zeitschriften und grosse Zeitungen durchgesehen. Diese Durchsicht wird systematisch fortgesetzt. Ferner ist geplant, die einschlägigen Memoiren und Reisebeschreibungen durchzuarbeiten und auch nach dieser Richtung die Bibliographie, die vorerst nur den praktischen Erfordernissen des Referats dienen soll, ständig auszubauen, so dass sie in absehbarer Zeit ein nach jeder Richtung durchgearbeitetes Teilstück einer notwendigen Bibliographie zur Ostjudenfrage werden kann. Soweit es für die Arbeit des Referats erforderlich ist, werden in der Folge auch die wichtigsten Drucke und Aufsätze in jiddischer und hebräischer und ebenso in russischer und ukrainischer Sprache erfasst werden. Diese bibliographischen Vorarbeiten sollen für die Zukunft nach Möglichkeit alle Schwierigkeiten und Zufälligkeiten beseitigen, denen bisher jeder ausgesetzt war, der grössere Themen auf dem Gebiet der Ostjudenfrage angriff.

Den gleichen vorbereitenden Charakter besitzt die Erfassung des weit verstreuten historisch-statistischen Einzelmaterials über die Juden in diesem Raume. Sie wird ermöglichen, dass bei den geplanten historischen Untersuchungen das notwendige statistische Gerippe für die einzelnen Landschaften, Bezirke und Orte nebst den nötigen Vergleichszahlen jederzeit greifbar ist. Auch diese Arbeit, die umso schwieriger ist, je weiter in der Geschichte zurückgegriffen wird, ist im Gange. Das aus der Literatur gewonnene Zahlenmaterial wird mit stärkerem Ausbau der archivalischen Forschung durch noch unveröffentlichte Statistiken fortlaufend ergänzt werden.

Sobald es die Zahl der Arbeitskräfte und die politischen und verwaltungsmässigen Umstände im Osten erlauben, wird es nötig sein, nach dem Vorbild der deutschen Archive in den wichtigsten Archiven des Ostraums Verzeichnisse der dort beruhenden Judaica herzustellen. Erst eine solche Erfassung der in Frage kommenden Archivalien wird es ermöglichen, in einigen Jahren einen grösseren Stab junger Wissenschaftler zu planmässigen Forschungen einzusetzen, die Forschungsarbeit zu beschleunigen und die mit ihr verbundenen Unkosten und Ausgaben in annehmbaren Grenzen zu halten.

Die Forschungsaufgaben des Referats Judenforschung gliedern sich in 3 Gruppen.

1.) Während seiner jahrhundertelangen Kulturarbeit im Weichselraume hat sich das deutsche Volk wiederholt mit dem Ostjudentum auseinandersetzen müssen. Diese Auseinandersetzung datiert nicht erst von den Teilungen Polens, als die deutschen Verwaltungen des preussischen und österreichisch-ungarischen Staates im Netzedistrikt, in Galizien und in Süd- und Neuostpreussen auf das polnische Judentum stiessen und mit den Machtmitteln des Staates dieses politischen, sozialen und vor allem wirtschaftlichen Problems Herr zu werden suchten. Wir haben vielmehr den berechtigten Grund zu der Annahme, dass sich vom hohen Mittelalter bis in die Gegenwart ein ständiger Kampf zwischen dem deutschen Bürgertum und dem Ostjudentum abgespielt hat, von dem wir heute nur deshalb noch so wenig wissen, weil Untersuchungen mit dieser speziellen Fragestellung bisher nicht vorgenommen wurden. Hier gilt es einen wichtigen Beitrag zur deutschen Volksgeschichte in Osteuropa und gleichzeitig zur Geschichte der deutschen Judenfrage überhaupt zu liefern. Die Untersuchungen über dieses Thema werden naturgemäss Jahre erfordern. Dabei wird das 18. und 19. Jahrhundert wegen der grösseren Ergiebigkeit der Quellen und ihrer leichteren Zugänglichkeit eher bearbeitet werden können als die früheren. Als erstes wichtiges Stück des Gesamtproblems ist im Referat Judenforschung die Untersuchung der Judenfrage in Galizien in Angriff genommen. Bei dieser Untersuchung wird das Schwergewicht nicht auf die Judenpolitik und auf die zahlenmässige Entwicklung des Judentums gelegt, sondern auf die Auswirkung der Judengesetzgebung auf das gesellschaftliche und wirtschaftliche Leben und auf die sozialen Kämpfe, wie sie sich in den Akten der untergeordneten Verwaltungsinstanzen widerspiegeln. Daneben sollen die Pressestimmen, Memoiren und Briefe als Quellen weitestgehend herangezogen werden, um so ein möglichst plastisches Bild der Auseinandersetzungen zu gewinnen und jene falschen Konstruktionen und Schlussfolgerungen zu vermeiden, die sich in Arbeiten finden, welche die Entwicklung der Judenfrage allein aus den erlassenen Gesetzen glauben ablesen zu können. Wir brauchen eine Geschichte des Kampfes, nicht der vielfach völlig wirkungslosen Gesetzgebung.

Die Materialsammlung zur Frage der Auseinandersetzung des deutschen Bürgertums mit dem Ostjudentum in den früheren Jahrhunderten ist eingeleitet und wird in den nächsten Jahren planmässig fortgeführt.

Im Rahmen dieser Problemgruppe werden in Zusammenarbeit mit Wissenschaftlern, die die Judenfrage im Reich behandeln, Untersuchungen über den Weg osteuropäischer Juden vom Ghetto bis in leitende Stellen des früheren Deutschen Reiches und über die Rolle von Ostjuden im deutschen Kulturleben des 19. und 20. Jahrhunderts einzuleiten sein. Erst diese Untersuchungen werden zeigen, wie eng das deutsche Schicksal jener Jahre mit dem unheilvollen Wirken der Ostjuden verknüpft war.

2.) Ausser mit der Auseinandersetzung des deutschen Bürgertums mit dem Ostjudentum wird sich das Referat Judenforschung mit der allgemeinen Entwicklung der Judenfrage im Raume des alten polnischen Staates beschäftigen. Soweit sich die polnische Wissenschaft bisher mit dem Judentum in Osteuropa befasst hat, geschah das überwiegend vom Gesetzgeberischen her und in Form polemischer Schriften. Eine wissenschaftlich fundierte Gesamtdarstellung fehlt. Die tatsächliche Entwicklung der Judenfrage in Osteuropa kann aber nicht allein an der Entwicklung der Gesetze abgelesen werden, weil diese gerade im Raume des alten polnischen Staates mit den wirklichen Verhältnissen durchaus nicht übereinstimmten. Es wäre, um nur ein Beispiel zu nennen, völlig irreführend, wollten wir ohne Einzeluntersuchungen allgemein annehmen, dass die Städte, die das Jus de non tolerandis Judaeis formell besassen, dieses Recht auch faktisch genossen. Des Juden Tun und Lassen stand in der polnischen Geschichte in den allermeisten Fällen zu allen wohlbegründeten Privilegien und Rechten der Städte und Bürger im Gegensatz, und seine Stärke lag in der Kunst, die ihn behinderden Schranken und Verbote zu durchlöchern und zu beseitigen. Darum verläuft der Weg der Juden in der polnischen Geschichte auf langen Strecken im Dunkel und ist schwer fassbar. Aber gerade hier liegt die schwierige und lohnende Aufgabe der Judenforschung. Meist erhält der Geschichtsforscher einen Hinweis auf die jeweilige Zuspitzung des Judenproblems nur aus den Reaktionen, die bei den Wirtsvölkern einsetzten. Darum wird für den Raum des alten polnischen Staates alles Material über die antijüdischen Bewegungen in der Geschichte erfasst werden müssen, gleichgültig, ob diese Bewegungen in religiösen, wirtschaftlichen, sozialen oder bewusst rassischen Motiven ihren Ursprung hatten. Im Rahmen dieser Themenstellung wird auch das Bild des Juden in der polnischen Dichtung über die vorhandenen älteren Arbeiten hinaus zu untersuchen sein. Das Referat wird so mit seinen Forschungen über die antijüdischen Bewegungen in der polnischen Geschichte einen Beitrag zu ähnlichen vom Institut zur Erforschung der Judenfrage in Frankfurt a. M. für das 19. und 20. Jahrhundert geplanten Untersuchungen liefern können.

Die besonderen Verhältnisse im Raume des alten polnischen Staates machen auch eine Untersuchung über die Auswirkungen des Judentums auf das Bauerntum nötig. Bei diesen Forschungen wird es vielleicht möglich sein, über den Einzelfall hinaus zu allgemeingültigen Folgerungen und Erkenntnissen über die Einwirkung des heimatlosen Judentums auf das bodenständige Bauerntum vorzudringen.

Ein weiteres umfangreiches Forschungsthema bildet die politische Rolle des polnischen Judentums, sei es als Geldgeber der Könige und des Adels, sei es in der Erscheinung des „Waad arba aracot“ oder in der Presse- und Parteientwicklung des 19. und 20. Jahrhunderts.

Die Frage des Verhältnisses von Kirche und Judentum, die Rolle der Juden in der Geschichte der Sekten, die Synodalgesetzgebung gegenüber den Juden und die Frage der Judenmission und der Judenbekehrung in der polnischen Geschichte harren ebenfalls noch der Untersuchung[4])“.

3. Wenn es auch nicht die Absicht der deutschen Judenforschung sein kann, sich mit dem kulturellen und religiösen Leben der Ostjuden genauer zu befassen, so wird sich die Behandlung einiger wichtiger Probleme nicht umgehen lassen. So werden z. B. die Geschichte des Schulchan aruch, der durch die Anmerkungen des Moses Isserles aus Krakau erst seine auch für die Aschkenasim gültige Form erhalten hat, die Kommentierung des Talmud und seine Auswirkung im Leben der Ostjuden bis in die jüngste Gegenwart hinein und ähnliche Fragen untersucht werden müssen. Ob die jüdischen Archive, die unter den Kriegseinwirkungen fast überall stark gelitten zu haben scheinen, für die Judenforschung geordnet und erschlossen werden können, lässt sich heute noch nicht beurteilen. Dagegen wird es nötig und wohl möglich sein, die politische Literatur und die Belletristik in jiddischer Sprache auf die Behandlung bestimmter Stoffe und Motive hin durchzuarbeiten und so neue Erkenntnisse über das Verhältnis der Juden zu ihren Wirtsvölkern und über den zersetzenden Einfluss der Juden auf das Leben dieser Völker zu gewinnen. Eine besondere Darstellung wird die Karaimenfrage erfahren.

Dieser Ausschnitt aus der Problemfülle der Judenfrage Osteuropas soll das Referat in den ersten Jahren seiner Arbeit beschäftigen. Die Beseitigung der arbeitstechnischen Schwierigkeiten durch die eingeleiteten Vorarbeiten und die Heranbildung junger Mitarbeiter werden zur Beschleunigung der Forschungsarbeit beitragen. Die enge Verbindung des Referats mit dem Institut der NSDAP zur Erforschung der Judenfrage in Frankfurt a. M., die in der Berufung des Leiters des Instituts für Deutsche Ostarbeit, Direktor Dr. Coblitz, als Mitglied des Sachverständigenrates des Frankfurter Instituts seinen sinnfälligen Ausdruck gefunden hat, gibt die Gewähr dafür, dass die Arbeiten des Referats Judenforschung mit den Planungen und Programmen im Reiche in steter Fühlung bleiben und sie im Rahmen des besonderen Sektors der Ostjudenforschung nach Kräften unterstützen und fördern werden, so dass die deutsche Judenforschung, deren Aufgabengebiet sich in unseren Tagen auf ganz Europa auszudehnen beginnt, immer mehr aus dem Stadium der Programme in das der Tat treten wird.

---

[4]) Vgl. darüber J. Umiński, Historiografia kościelna (Stan badań i ważniejsze postulaty), in: Kw. hist., Jg. 51 (1937), S. 333.